Honoré Maurice.

Le Transsaharien et la pénétration française en Afrique.

MAURICE HONORÉ
Docteur en droit
Avocat à la Cour d'appel de Paris

LE TRANSSAHARIEN

ET LA

PÉNÉTRATION FRANÇAISE EN AFRIQUE

« Mon voyage sera, que je réussisse ou que je meure, le symbole de ce que la France doit exécuter en Afrique : l'union sur les rives du Tchad, de l'Algérie-Tunisie, du Soudan-Français, du Congo. »
Paul CRAMPEL.

Accompagné d'une carte

PARIS
A. PEDONE, ÉDITEUR
LIBRAIRE DE LA COUR D'APPEL ET DE L'ORDRE DES AVOCATS
13, RUE SOUFFLOT, 13
1901

LE TRANSSAHARIEN

ET LA

PÉNÉTRATION FRANÇAISE EN AFRIQUE

LE TRANSSAHARIEN

ET LA

PÉNÉTRATION FRANÇAISE EN AFRIQUE

Maurice HONORÉ
Docteur en droit
Avocat à la Cour d'appel de Paris

LE TRANSSAHARIEN

ET LA

PÉNÉTRATION FRANÇAISE EN AFRIQUE

« Mon voyage sera, que je réussisse ou que je meure, le symbole de ce que la France doit exécuter en Afrique : l'union sur les rives du Tchad, de l'Algérie-Tunisie, du Soudan-Français, du Congo. »

Paul Crampel.

Accompagné d'une Carte

PARIS
A. PEDONE, ÉDITEUR
LIBRAIRE DE LA COUR D'APPEL ET DE L'ORDRE DES AVOCATS
13, RUE SOUFFLOT, 13

1901

INTRODUCTION

LA FRANCE AFRICAINE.

Dès l'origine, l'eau s'offrit à l'homme comme un moyen de communication dont il connut vite l'usage. C'est autour du bassin de la Méditerranée que se sont développées les civilisations anciennes; c'est lui qu'ont emprunté les grands courants d'échanges de l'antiquité. Des ports de l'Asie-Mineure, les Phéniciens y semèrent de nombreuses colonies, dont Carthage fut la plus puissante. En face, à Marseille, les Grecs de Phocée fondèrent un établissement qui resta pendant longtemps l'entrepôt des produits de l'Orient et de la Grèce. En dehors de l'étroite vallée du Nil et des côtes méditerranéennes, l'Afrique, pourtant si rapprochée du berceau de l'histoire, nous resta longtemps inconnue : seules, des voies de terre permettaient par le Nord d'en atteindre l'intérieur et au delà des vastes espaces stériles du Sahara, les peuplades demeurèrent barbares. Lorsqu'au xve siècle, Henri le Navigateur eut lancé ses marins portugais sur la côte d'Afrique et que Vasco de Gama l'eut entourée de son grand

voyage, le littoral se peupla de comptoirs européens. Quant aux côtes septentrionales elles n'avaient plus d'autres rapports avec l'Europe que les exploits des corsaires ; c'est en vain qu'à différentes reprises les puissances tentèrent de mettre un frein à leurs dévastations.

Au début du siècle dernier, Bonaparte conduisait en Egypte nos soldats et nos savants. Trente ans plus tard la France, en même temps qu'elle vengeait l'injure reçue du dey d'Alger, purgeait la Méditerranée des pirates qui l'infestaient. Avec elle, la civilisation européenne prend pied sur la terre africaine : nous étendons notre conquête à l'Algérie entière, devant y recommencer, en quelque sorte, l'œuvre depuis longtemps disparue des Latins dans l'Afrique romaine. Au Sénégal, nos comptoirs prennent sous la direction de Faidherbe un développement inespéré. Notre expansion, arrêtée un instant par la guerre de 1870, reprend bientôt, à l'inspiration de J. Ferry, qui voit dans une renaissance coloniale un moyen de nous relever de nos humiliations. Et il devait être donné à la République de reconstituer à la France un domaine plus vaste que celui que la monarchie avait laissé perdre.

La conférence de Bruxelles, réunie en 1876 par le roi des Belges, ouvre alors à l'histoire de l'Afrique une période nouvelle. Le continent noir, dont pendant si longtemps les rives seules avaient été explo-

rées, commence à être mieux connu. Livingstone, Stanley l'ont pénétré, d'autres suivent. Comme autrefois Salammbô apparut sur les terrasses de Carthage aux regards éblouis de Mathô, l'Afrique lentement se dévoile aux yeux étonnés de l'Europe. A l'évocation de richesses que leur ambition exagère sans doute, les vieilles nations se pressent et se hâtent vers les régions mystérieuses du centre ; toutes veulent s'y tailler la part du lion et elles transportent dans ces pays neufs leurs intérêts politiques et commerciaux ; elles se précipitent avec leurs vieilles querelles dans ces contrées vierges, que certains ont entrevues comme le champ de bataille du siècle qui s'ouvre. La prise de possession se poursuit hâtivement ; on comprend que tout retard équivaudrait à une renonciation et la fin du XIXe siècle présente le même spectacle que celui du XVIe : les nations d'Europe se partageant l'Afrique comme elles firent jadis de l'Amérique. La diplomatie entre en scène : du fond de leurs cabinets les ministres tracent des frontières à travers les royaumes indépendants des sultans noirs ; dans les archives coloniales s'entassent les traités signés d'une croix ou d'un sceau par les rois nègres, les almamys, les chefs de village.

La France a sa large part. La conquête méthodique du Soudan reprise par Brière de l'Isle se continue avec activité : Galliéni, Borgnis-Desbordes,

Binger, Dodds, Archinard, Hourst, Mizon, Toutée, Monteil, Bonnier et tant d'autres sont les ouvriers de cette œuvre magnifique : l'Afrique occidentale entière placée sous la domination française, sauf quelques colonies étrangères réduites à l'état d'enclaves. Au Nord, la Tunisie, déjà ouverte à nos chemins de fer, s'incline sous notre protectorat. A la même époque, malheureusement, l'influence que nous avaient acquise en Egypte des titres aussi glorieux que la campagne de Bonaparte et le percement de Suez se trouve ruinée par l'indécision d'un ministre. Du Sud-Algérien les itinéraires de Foureau et de Flamand pénètrent jusqu'au cœur du Sahara. Au-dessous de l'Equateur, M. de Brazza fonde au Congo un établissement français. Crampel, Dibowsky, Monteil, Maistre, Mizon, Liotard, Cazemajou, Gentil, Marchand sont les pionniers hardis par qui, d'étape en étape, le drapeau de la France est porté jusqu'au bassin du Haut-Nil. Enfin, dans l'Océan Indien, les droits historiques que nous avions depuis Richelieu et Colbert sur la grande île de Madagascar s'étendent et s'affermissent.

Maintenant que l'Afrique est partagée, l'heure est venue pour chaque nation, d'organiser au mieux le lot qui lui revient. Malgré les hésitations et le manque d'unité que nous avons pu déplorer chez tous nos gouvernements, nous sommes parvenus à nous constituer là un vaste empire colonial : nous voici

installés en Algérie, au Soudan, au Congo; sans doute nous ne pouvons pas nous contenter de localiser nos efforts dans chacune de ces colonies, et il ne nous suffit point de marquer d'une teinte uniforme sur les cartes géographiques, la zone d'influence qui théoriquement les réunit entre elles. Il est nécessaire tant au point de vue politique qu'au point de vue économique de les relier par une domination effective. D'aucuns ont pensé qu'un chemin de fer à travers le Sahara était le meilleur moyen de réaliser cette Afrique française d'Alger au Soudan, du Tchad à l'Atlantique. C'est là une idée grandiose; ne pourrait-on craindre que les initiateurs et les champions d'un projet si séduisant *a priori* ne se soient laissé entraîner par une imagination généreuse? Il faut, comme le dit Bacon, chausser les souliers aux semelles de plomb de l'observateur. Nos voyageurs, nos savants, nos soldats ont rapporté de leurs explorations des connaissances propres à nous éclairer. C'est leur œuvre que d'abord nous allons passer en revue.

CHAPITRE PREMIER

L'idée transsaharienne.

I. — *De René Caillié à Duponchel.*

C'est l'Angleterre qui, la première à la fin du XVIII[e] siècle, eut l'idée de rechercher les rapports qui pouvaient unir à travers le Sahara les populations du Nord de l'Afrique et celles de l'intérieur. En 1788 se fondait, à Londres, une société pour le progrès des découvertes en Afrique : poussée plutôt par un sentiment philanthropique que par le désir de faire le commerce, elle avait chargé Leydes et Lucas de pénétrer dans le Sahara par l'Egypte et le Fezzan et de revenir par le golfe de Guinée. Ce voyage fut à peine ébauché, les deux voyageurs étant morts au début de l'expédition. En 1800, Hornemann, après avoir visité Mourzouk, suivit une caravane qui le mena au Soudan; quelques années plus tard, on apprenait qu'il y avait péri. De 1822 à 1824, Oudney, Denham et Clapperton parvinrent de Tripoli au Tchad par la route de Bilma. Ils ne purent atteindre Tombouctou qui depuis longtemps éveillait la curio-

sité européenne ; un consul anglais de Mogador avait, en 1804, recueilli quelques renseignements sur les caravanes qui, de cette ville, arrivaient au Maroc. Mungo-Park était mort sans l'avoir visitée.

En 1824, la Société de géographie de Paris avait publié le programme d'un prix d'encouragement à décerner au premier voyageur français ou étranger qui parviendrait à Tombouctou par la Sénégambie. Le major anglais Gordon Laing arriva bien dans la mystérieuse cité, mais par le Nord, en passant par In-Salah ; il fut assassiné après l'avoir quittée, et ses notes ne nous sont point parvenues. C'est un Français, René Caillié, qui mit le programme à exécution ; parti de Sierra-Leone, il put s'arrêter à Tombouctou sous les haillons d'un pèlerin arabe (1828), il revint par le désert en suivant jusqu'au Maroc le chemin des caravanes. Son journal de route contient d'intéressantes observations sur les mœurs du Sahara occidental ; elles y sont contées avec une bonhomie charmante. En 1830, au lendemain de notre entrée dans Alger, parurent quelques pages insignifiantes sous le nom d'Augier de la Sauzaie « sur la possibilité de mettre les établissements de la côte septentrionale d'Afrique en rapport avec ceux de la côte occidentale en leur donnant pour point de raccord la ville de Tombouctou ».

Le voyage de Caillé avait éveillé la jalousie des Anglais ; de dépit, ils en contestèrent la réalité, puis

continuèrent leurs explorations, espérant en retirer des avantages commerciaux. En 1835, Davidson tenta de gagner Tombouctou en partant du Maroc : il périt assassiné à l'entrée du désert. Dix ans plus tard, James Richardson choisit la Tripolitaine pour point de départ. Un séjour à Rhadamès et à Rhat, lui avait permis d'étudier les échanges effectués avec le Soudan et d'attirer sur eux l'attention de son gouvernement; en 1849, il fut chargé d'une mission, et partit accompagné d'Owereweg et du docteur allemand Henri Barth. Seul Barth devait survivre au voyage : il atteignit le Tchad et visita Tombouctou ; à son retour, il rencontra à Kouka le docteur Vogel qui était venu le rejoindre par la route de Bilma et devait mourir au Soudan. Barth rentra à Tripoli en 1855, après une absence de cinq ans et demi. Aujourd'hui encore, les relations de son voyage sont une des principales sources de renseignements sur les pays qu'il a traversés, sur leurs divisions politiques, sur leurs productions naturelles. En 1858, Léopold Panet, chargé d'étudier l'extension vers le Nord des relations commerciales du Sénégal, avait en cinq mois fait à travers le Sahara occidental le trajet de Saint-Louis à Mogador.

En 1855, la Société de géographie de Paris offrait un prix de 6.000 francs au voyageur qui, le premier, irait de l'Algérie au Sénégal, ou réciproquement, en passant par Tombouctou; il devait recueillir sur sa

route des notions exactes et neuves sur les caravanes qui traversent le désert entre les deux colonies, leur direction, leur importance et les époques de leurs voyages. Personne ne réalisa ce programme. La force des choses nous avait obligés, en Algérie, à étendre notre domination sur la régence entière. Elle devait nous pousser bientôt, pour assurer notre sécurité, à nous occuper du Sahara. Nos officiers réunirent sur le Sud algérien des renseignements utiles; quant aux projets d'une grande traversée saharienne, ils restèrent sans résultat. Sous l'impulsion du maréchal Randon, une Société s'était formée pour le rétablissement des anciens courants commerciaux venus du Soudan : cette tentative non plus n'eut pas de succès. Vers le Touat et vers Rhadamès la France parvint pourtant à engager quelques relations avec les populations sédentaires du Sahara. En 1856, Rhadamès fut visitée par le capitaine de spahis de Bonnemain déguisé sous un costume arabe. En 1858, Ismaïl-bou-Derba, indigène algérien, conduisit aux portes de Rhat une petite colonie française.

Sous l'inspiration de Faidherbe, des explorations étaient tentées dans le Sahara occidental en prenant le Sénégal pour point de départ. En 1860, le capitaine Vincent visita l'Adrar : les renseignements qu'il en rapporta furent complétés par Bou-el-Mohgad, noir de Saint-Louis qui, après l'avoir accompagné, poursuivit son voyage jusqu'au Maroc. Un peu plus

tard, un sous-lieutenant indigène aux spahis sénégalais, Alioun-Sal, avait songé, de Tombouctou, gagner l'Algérie par le Touat, mais ne put réaliser son projet.

Jusqu'alors les explorations françaises du Sud de l'Algérie, non seulement n'avaient point traversé le désert de part en part, mais n'avaient fait qu'effleurer le Sahara proprement dit. La première exploration sérieuse qui en fut faite est due à Henri Duveyrier; élève de Barth, ses voyages dans le Mzab, le Souf, à Ouargla, à Tougourt le désignèrent pour une mission officielle auprès des Touareg Azdjer; son absence dura près de trois ans. Il visita Rhadamès, le Fezzan, le Hoggar et revint en Algérie par Mourzouk. De son voyage naquit l'idée d'un traité commercial avec les Touareg : la mission Mircher et de Polignac signa avec eux, à Rhadamès, une convention qui porte la date du 26 octobre 1862. Bien qu'elle soit restée lettre morte, elle marque une date dans l'histoire de notre pénétration saharienne. Malheureusement nous semblons alors nous désintéresser de ces contrées, et, pendant près de vingt ans les seules explorations importantes sont dues à deux allemands : En 1864, Gérard Rohlfs traversa le Nord de l'Afrique de Tanger à Tripoli; deux ans plus tard, il alla par la route des caravanes, de Mourzouk à Kouka; de là il gagna la Benoué, remonta le Niger jusqu'à Rabba et revint par le golfe de Guinée; ses voyages nous inté-

ressent particulièrement : Rohlfs fut le premier qui vit In-Salah et en revint, et plus tard il devait attacher son nom à un projet de chemin de fer transsaharien[1]. En 1869, le docteur Nachtigall, parti de Tripoli, gagna le Tchad après une courte exploration du Tibesti.

Si, à cette époque, nous n'avons à notre actif aucune grande traversée du Sahara, nous devons mentionner tout au moins au point de vue de sa connaissance septentrionale : les expéditions militaires des colonels de Colomb (1865) et Colonieu (1868); du général de Wimpffen au sud-ouest algérien contre les Oulad-Sidi-Cheik; celles des généraux Lacroix et Galliffet (1872-73) au Sud-Est; le voyage de Dournaux-Duperré et Joubert (1873-74); celui de Soleillet vers In-Salah (1874). In-Salah était l'objectif également des trois pères blancs Bouchard, Paulmier et Ménoret qui périrent assassinés auprès d'El-Goléa (1876).

Vers 1875, des ingénieurs anglais soutenaient que le nord-ouest du Sahara présentait une énorme dépression fort au-dessous du niveau de la mer. A Londres les esprits s'occupaient d'un projet qui devait joindre, par un canal d'eau salée, Tombouctou à l'Atlantique à la hauteur des îles Canaries[2]. Longtemps en

[1] Gérard Rohlfs naquit en 1831 à Vegesack près de Brême. Il a fait de nombreux voyages en Afrique. En Algérie, il prit service dans la légion étrangère et lors de l'expédition de Kabylie mérita la croix de la Légion d'honneur. Il est mort en 1896 à Godesberg.

[2] L. Grégoire, *Géographie générale*, p. 881.

effet on avait pu soutenir cette opinion que le Sahara était un ancien bassin maritime desséché, mais M. Pomel avait depuis fait justice de cette hypothèse[1].

L'idée d'un chemin de fer à travers le désert commence alors à se faire jour. Soleillet y avait songé lors de sa mission au Touat. De 1874 à 1878, Largeau explorait le Sud-Algérien : son but était d'attirer vers notre colonie les caravanes du Soudan qui s'en étaient détournées ; il pensait aussi, dit-il, étudier comment une voie ferrée pourrait relier Alger au Pays noir[2]. Déjà en 1860 le commandant Hanoteau écrivait la formule depuis si souvent répétée : « ... et qui sait si, un jour, reliant Alger à Tombouctou, la vapeur ne mettra pas les tropiques à six jours de Paris ! »

Il nous reste à signaler deux voyageurs dont les explorations eurent pour la connaissance du Sahara les plus fructueux résultats : Erwin de Bary, jeune médecin allemand, visita l'oasis de Rhat et le massif de l'Aïr ; il fut assassiné en 1877. Le docteur autrichien Oscar Lenz devait être plus heureux : après avoir parcouru le Maroc il se dirigea sur Tindouf et, suivant en partie la route que Caillié avait prise en sens inverse, parvint à Tombouctou le 1er janvier 1880 ; il atteignit en novembre le poste français de

[1] Pomel, *Le Sahara*, 1872.
[2] *Tour du Monde*, 1881, t. II, p. 1.

Médine, prouvant ainsi que l'on pouvait atteindre par deux voies différentes le coude du Niger : celle du Sahara au nord, celle du Sénégal à l'ouest.

Comme on le voit, l'idée de relier à travers le Sahara les côtes méditerranéennes aux régions soudanaises n'est point neuve, et, nous ne saurions mieux faire pour terminer cette première partie de notre étude, que rappeler ici le vœu de l'archevêque Lavigerie, lorsqu'en 1867 il prit possession du diocèse d'Alger : De la terre algérienne, berceau d'une autre France « fille et sœur de la nôtre et heureuse de marcher dans les voies de la justice et de l'honneur à côté de la mère-patrie », il rêvait d'atteindre par le Sahara le cœur du continent noir, d'y répandre les lumières de la civilisation, de « les porter au delà du désert avec les flottes terrestres qui le traversent ; de relier ainsi l'Afrique du Nord et l'Afrique centrale à la vie des peuples chrétiens ».

II. — *De Duponchel à nos jours.*

C'est à l'ingénieur Duponchel que revient en toute légitimité la paternité du Transsaharien. Ses premières études remontent au delà de 1874 ; une voie ferrée à travers le désert devait, selon lui, ouvrir à la France et à l'Algérie une route de commerce sûre vers les contrées soudanaises ; il entrevoyait même un chemin de fer reliant le Tchad aux

Républiques boers, projet bien vaste, à la vérité, mais dont se rapproche beaucoup celui de la ligne anglaise du Cap au Caire. Duponchel se rendit en Algérie pour y coordonner les divers renseignements que l'on possédait sur le Sahara et sur le Soudan; l'opinion s'intéressa fortement à l'ouvrage qu'il fit paraître en 1878[1]. Le gouvernement, occupé alors à l'élaboration d'un grand programme de travaux publics, prit le projet en considération. L'amiral Jauréguiberry, ancien gouverneur du Sénégal, ministre de la marine, manquait de confiance dans un chemin de fer venant du Nord, et fit étudier parallèlement un projet de voie ferrée allant du Sénégal au Niger.

Après avoir formé une commission préparatoire et l'avoir consultée, M. de Freycinet, ministre des travaux publics, dans un rapport du 12 juillet 1879, attirait l'attention du Président de la République sur l'opportunité qu'il y avait à essayer la pénétra-

[1] M. Adolphe Duponchel est né à Florac en 1821. Ingénieur en chef des ponts et chaussées, il a publié d'importants travaux remplis d'idées originales et ingénieuses. Son principal ouvrage est un traité d'hydraulique et de géologie agricole. Outre le projet de chemin de fer transsaharien qui l'a plus particulièrement fait connaître, il a proposé d'achever au moyen de jets d'eau comprimée le percement du canal de Panama. Il avait déjà préconisé le même moyen pour la démolition d'une masse argilo-calcaire des Pyrénées qui réduite à l'état de limon se serait répandue sur les landes et aurait transformé le pays.

tion du Soudan tant par l'Algérie que par le Sénégal. Le 13 juillet un décret institua la commission supérieure du Transsaharien qui se réunit pour la première fois le 21. On y relève, entre autres, les noms de : Duveyrier, de Lesseps, Duponchel, Pouyanne, Flatters, P. Bert, Mac Carthy, Pomel, Rouvier, Brisson, Thompson... La commission fut divisée en quatre sous-commissions : Sahara et Soudan, — Etudes techniques, — Explorations, — Questions internationales. Le 27 novembre 1879, M. de Freycinet déposait à la Chambre un projet de loi ayant pour objet d'affecter une somme de 600.000 francs aux explorations et études nécessaires pour préparer la mise en communication par voie ferrée de l'Algérie avec l'intérieur du Soudan. A la fin du rapport qu'il adresse au Président de la République sur l'exécution du programme des travaux publics, le ministre s'exprime ainsi : « C'est par les voies de communication que la civilisation s'étend et se fixe le plus sûrement. L'Afrique à nos portes réclame plus particulièrement notre attention. Il faut essayer de rattacher à nous les vastes territoires que baignent le Niger et le Congo. Au moment même où nous écrivons, trois missions d'explorations partent du centre, de l'est, de l'ouest de l'Algérie, pour rechercher s'il ne serait pas possible de jeter une voie ferrée à travers le Sahara jusqu'au Soudan[1]. » Ces

[1] *Journal officiel*, 31 décembre 1879.

trois missions étaient les missions Choisy, Flatters et Pouyanne. Un rapport de M. Varroy, successeur de M. de Freycinet, nous en fait connaître les résultats à la date du 12 juin 1880.

La mission dirigée par M. Choisy, ingénieur en chef des ponts et chaussées, devait étudier au point de vue de l'établissement et de l'exploitation d'une voie ferrée, deux lignes parallèles dans le Sahara algérien : de Laghouat à El-Goléa et de Biskra à Ouargla. Elle rapporta des levées de terrains très complets sur plusieurs points, une statistique des productions de l'Oued Rhir, une carte géologique de toute la région parcourue. On doit à M. Georges Rolland des études remarquables sur le régime des eaux souterraines du Sahara septentrional[1].

La mission placée sous la direction du lieutenant-colonel Flatters devait pénétrer dans le pays Touareg en partant d'Ouargla et en cherchant à obtenir l'appui des tribus indigènes, reconnaître la possibilité d'un tracé à travers le Hoggar pour atteindre le Soudan. Elle traversa la région des dunes qui s'étend d'Ouargla à El-Biod, puis revint sur ses pas en suivant une route qui donne, disait Flatters, une voie unie, ferme, sans un grain de sable, d'Ouargla jusqu'à 150 kilomètres au sud d'El Biod[2]. L'ensemble

[1] Ministère des travaux publics. Documents relatifs à la mission dirigée au sud de l'Algérie par M. Choisy, 1890.

[2] Ministère des travaux publics. Documents relatifs à la mission dirigée au sud de l'Algérie par le lieutenant-colonel Flatters, 1884.

des travaux de ces deux missions avait été complété par l'étude d'un tracé raccordant Biskra à la ligne de Sétif à Alger et d'un autre reliant Médéah à Laghouat.

La troisième mission, confiée à M. Pouyanne, avait à reconnaître trois tracés au sud de la province d'Oran. L'hostilité des tribus qu'elle rencontra l'empêcha de dépasser Tiout, mais elle put recueillir sur les régions plus éloignées des renseignements assez précis. Elle revint persuadée de « la facilité et de l'utilité d'une voie ferrée au moins jusqu'au fond du Touat et peut-être beaucoup plus loin[1] ».

M. Soleillet avait été chargé en même temps de gagner Tombouctou, par le Sénégal et l'Adrar, en se joignant à une caravane ; pillé au début du voyage, il dut aussitôt rentrer à Saint-Louis.

Une seconde mission ne tarda pas à être confiée au lieutenant-colonel Flatters ; la commission du Transsaharien s'opposa à toute expédition offrant un caractère militaire ; persuadée qu'il était facile d'entrer en relations pacifiques avec les Touareg, elle fut cause que Flatters partit sans escorte suffisante[2]. Il quitta Ouargla le 4 décembre ; les dernières nouvelles qu'on reçut de lui sont datées du 21 janvier 1881.

[1] Ministère des travaux publics. Documents relatifs à la mission dirigée au sud de l'Algérie par M. Pouyanne, 1886.

[2] Schirmer, *Pourquoi Flatters et ses compagnons sont morts.* (Bullet. Soc. géogr., Lyon, 1896.)

Deux mois après, vingt survivants de la mission rentrèrent à Ouargla apprenant que leur chef avait été massacré avec une partie de ses compagnons le 21 février, dans un guet-apens à Bir-el-Garama [1].

Le désastre de la mission Flatters causa en France et en Algérie une douloureuse émotion. Chose incompréhensible, le Gouvernement, malgré les propositions qui lui furent faites, ne chercha pas à châtier les coupables, et les Touareg furent surpris de la négligence que nous mettions à venger nos morts. A la fin de 1881 nous avions à déplorer l'assassinat des trois pères blancs, Richard, Morat et Pouplard, à deux journées de Rhadamès. Le cardinal Lavigerie renonça alors à la voie du Sahara pour envoyer ses missionnaires jusque dans le centre africain. Il se contenta d'entretenir des missions à Gardhaïa, Ouargla et El-Goléa [2]. La Commission supérieure du Transsaharien cessa ses travaux. Le 21 juin 1881, le Conseil général des Ponts et Chaussées émit cet avis : « Puisque l'entreprise d'un chemin de fer transsaharien ne pouvait être abordée que lorsqu'on aurait occupé d'une manière permanente et définitive le Sahara algérien, il y avait

[1] Ce nom de Bir-el-Garama est un nom fantaisiste ; le point où Flatters est mort est le puits de Tadjenout. Les chefs de la mission Foureau-Lamy y firent un pèlerinage.

[2] Vuillot, *Les Explorations du Sahara*, 1895, p. 213.

lieu d'ajourner toute décision sur le choix d'une ligne pour amorce de ce chemin de fer, et de ne donner suite aux avant-projets présentés qu'autant que l'exécution en serait réclamée dans un intérêt politique et stratégique. »

A cette époque le traité de Ksar Saïd (12 mai 1881) établissait notre protectorat sur la Tunisie. « Les conditions de la pénétration saharienne allaient se trouver, de ce fait, profondément modifiées et améliorées, puisque cette pénétration, au lieu d'avoir pour base l'Algérie seule, allait s'appuyer également sur la régence de l'est ; celle-ci présentant par le golfe des Syrtes une échancrure du continent africain, qui met la mer en contact direct avec le désert, semblait devoir offrir des facilités particulières pour l'établissement de relations politiques ou commerciales avec le hinterland saharien[1]. »

Il faut rappeler ici, sans s'y attarder, un projet qui, après avoir passionné l'opinion publique, fut complètement abandonné : la création d'une mer intérieure au sud de l'Algérie et de la Tunisie. Le capitaine Roudaire avait pensé, par le percement de l'étroite bande de terre qui, à Gabès, sépare la mer des chotts Melrir, Rharsa et Djerid, rétablir ce que l'on a cru être l'ancienne baie des Tritons, dont

[1] A. Bernard et N. Lacroix, *Historique de la pénétration saharienne*, 1900, p 99.

parle Hérodote, et où Pindare fait aborder Jason et les Argonautes. M. de Lesseps prit ce projet sous son haut patronage; il comptait sur l'évaporation des eaux répandues dans le bassin des chotts pour transformer heureusement le climat[1]. Pour Roudaire, cette mer devait être une voie politique et commerciale de la plus haute importance, mais il apparut à la commission chargée d'examiner ce projet que cette grande masse d'eau, sans flux ni reflux, pourrait bien devenir un foyer pestilentiel à l'instar des marais Pontins ; ses plages auraient été inaccessibles à toute embarcation, et, au point de vue économique, la mer saharienne aurait obligé les caravanes à se détourner de leurs routes ou à opérer le transbordement de leurs marchandises. La commission ayant estimé que les travaux nécessiteraient une dépense de un milliard quatre cent millions, enterra le projet. En avril 1884, M. de Lesseps songeait encore pourtant à l'émission des actions de la mer intérieure.

Pendant dix ans la question du chemin de fer transsaharien resta dans l'ombre. L'attention publique, après s'être arrêtée un instant sur notre installation en Tunisie, se laissa absorber par les événements du

[1] C'est pour rendre fécondes les steppes de la Transcaspie, qu'à l'heure actuelle le général Vennkoff voudrait y faire déborder la mer Caspienne grossie d'une partie de la mer Noire. V. *Quest. diplom. et col.*, 1er fév. 1900.

Tonkin et oublia l'œuvre de pénétration saharienne. A l'est du Sud-Algérien M. Foureau entreprend une série d'explorations qui, de Biskra, s'étendent en évantail vers In-Salah, Timassinin et Rhât; dans l'oued Rhir le forage de nouveaux puits artésiens augmente le nombre des oasis; la locomotive atteint Biskra en 1888. A l'ouest, les intrigues marocaines, dans le Touat, et l'insurrection de Bou-Amama, agitent nos tribus indigènes. En 1886, le lieutenant Palat meurt assassiné sur la route d'In-Salah; trois ans plus tard Camille Douls y rencontre le même sort. M. Tirman avait en vain sollicité du gouvernement l'autorisation d'occuper le Gourara, le Touat et le Tidikelt. Le poste de Djenien à qui incombait la surveillance de Figuig puisa une force nouvelle dans la présence du chemin de fer à Aïn-Sefra (1887).

En 1890, la question ensevelie avec Flatters, parut sur le point de ressusciter : l'ingénieur Rolland faisait à la Société de géographie une conférence où il attirait de nouveau l'attention sur la pénétration africaine. Le 5 août, la France signait la convention qui reconnaissait comme placée sous l'influence anglaise les territoires soudanais situés au sud d'une ligne idéale, tirée de Say sur le Niger à Barroua sur le Tchad. Cette convention, sans doute, consacrait l'union, à travers le Sahara, du Soudan et de l'Algérie, mais en échange d'une contrée stérile que l'on ne nous disputait point, nous reconnaissions à l'An-

gleterre des droits sur des contrées dont on put, par la suite, constater la complète indépendance. M. Duponchel fut sévère pour les signataires d'un traité qui abandonnait justement les régions les plus riches formant l'objectif de son transsaharien. Néanmoins, après cette convention, trois explorations vers le cœur de l'Afrique témoignent de la reprise de notre activité. Le colonel Monteil fut chargé de reconnaître la ligne Say-Barroua : parti de Saint-Louis il atteignit le Tchad à Kouka et gagna Tripoli par le Sahara. Mizon parvint à remonter le Niger et la Benoué malgré les difficultés que lui opposa la compagnie anglaise. Enfin, enthousiasmé par l'idée de réunir sur les bords du Tchad nos possessions du Nord, du Centre et de l'Ouest, Crampel partait au Congo avec l'appui du comité de l'Afrique française, nouvellement formé. A cette époque, M. Wisemann, ingénieur anglais aux colonies, lança l'idée d'un transafricain britannique qui, partant de Lagos sur le golfe de Guinée, devait franchir le Niger, traverser le Soudan au sud du Tchad et atteindre Fachoda, idée qui ne vit jamais l'ombre d'une réalisation. Quant au transsaharien français, il occupa un moment l'opinion et le gouvernement : on en proposa des tracés nouveaux et pendant quelque temps les départements algériens rivalisèrent de zèle à son endroit. Bientôt il subit un nouveau recul ; le projet de loi qui devait permettre la prolongation de la ligne de

Biskra jusque Ouargla ne fut même pas présenté. Devant ce peu d'empressement M. Rolland ne compte plus sur l'ingérence de l'Etat, mais plutôt sur une grande compagnie coloniale et commerciale dont la sphère d'action reconnue par le gouvernement s'étendrait de Ouargla aux régions du Tchad, et qui se chargerait de construire le central transsaharien à ses risques et périls. Un haut comité fut formé dans le but de réaliser cette conception : il comprenait le général Philibert, MM. Paul Leroy-Beaulieu, Linder, Jus, le cardinal Lavigerie. Les gouverneurs généraux de l'Algérie continuèrent vers le Sud une politique de pénétration à laquelle la prise de Tombouctou, en 1894, semble donner un intérêt nouveau. De petits ouvrages de défense furent construits dans le désert, notamment à Berresof sur la route de Rhadamès et au sud d'El-Goléa, après le voyage qu'y fit M. Cambon en 1892. D'intéressantes expéditions commerciales furent tentées, en particulier celle de M. Méry (1892-93) et de M. d'Attanoux (1894). Plus tard M. Méry se rendit à Tombouctou par la voie maritime ; il y ouvrit avec succès des comptoirs commerciaux commandités par le syndicat Ouargla-Soudan[1]. En 1896, le marquis de Morès voulut négocier avec les Touareg de Rhadamès le passage des caravanes venant du Tchad dans l'espoir de les

[1] A. Bernard et N. Lacroix, *Historique de la pénétration saharienne*, 1900, p. 156.

faire aboutir en Tunisie; il mourut assassiné à El-Ouatia. Le sud-est algérien est toujours exploré par M. Foureau, tandis que M. G.-B.-M. Flamand reconnaît les régions du sud-ouest. Le Sahara tunisien est visité par M. Cornetz.

Au Soudan, au Congo, dans l'Oubangui, nos diverses missions nous acquièrent un immense domaine. Après que M. Gentil eut placé sous notre protectorat la rive droite du Tchad et que Marchand eut atteint Fachoda, la convention franco-anglaise du 14 juin 1898, complétée le 21 mars 1899, fixa les limites de notre influence dans l'Afrique centrale, et plaça sous un jour nouveau la question non encore résolue de l'union de nos colonies. Le Transsaharien fait alors une troisième apparition ; à la suite de l'incident de Fachoda en automne 1898, M. Paul Leroy-Beaulieu mit au service de sa cause l'autorité de sa plume et de sa parole. La même année, la Société de géographie de Paris, grâce à une libéralité qu'elle avait reçue de M. Renaust des Orgeries, inspecteur général des ponts et chaussées, organisa, sous les auspices du ministère de l'Instruction publique, la grande mission Saharienne qui, demandée depuis longtemps par M. Foureau et le commandant Lamy, était ajournée faute de ressources. Le testateur désirait que sa fortune servît « à favoriser l'organisation et à récompenser les résultats des missions ayant pour objectif de placer pa-

cifiquement sous l'influence ou la protection de la France, les contrées encore indépendantes qui, en Afrique peuvent contribuer à faire un tout homogène avec nos possessions actuelles de l'Algérie, du Sénégal et du Congo[1]. » On ne pouvait donc en faire meilleur usage. La mission Foureau-Lamy quitta Ouargla le 28 octobre 1898 avec un convoi de 1.000 chameaux. A la même époque, d'autres explorations avaient également en vue le lac Tchad, où toutes devaient converger. On connaît la triste odyssée qui mit fin à la mission soudanaise Voulet-Chanoine ; son œuvre interrompue fut reprise par les lieutenants Joalland et Meynier. La mission Gentil-Bretonnet devait, par le Sud, gagner le grand lac africain.

En 1899, une partie du Sahara occidental fut visitée par M. X. Coppolani ; grâce à sa connaissance des choses de l'Islam, il entra en relation avec les principaux chefs religieux et politiques, et pénétra pacifiquement dans Araouan ; le gouvernement général de l'Algérie l'avait chargé d'étudier spécialement les rapports qui pouvaient exister entre les confréries religieuses algériennes et celles du Soudan. La question du transsaharien fut agitée et longuement discutée au Congrès national des Sociétés françaises de géographie tenu à Alger en 1899 ; sa solution fut ajournée jusqu'à plus ample informé. Une exploration scientifi-

[1] *Journal des Débats*, 31 août 1900.

que de la plus haute importance devait bientôt nous donner sur le Sahara des lumières nouvelles : le ministre de l'Instruction publique chargea M. G.-B.-M. Flamand d'une mission ayant pour objet la continuation de ses études géologiques dans le Sahara septentrional ; et le ministre des colonies lui confia le soin d'étudier les voies commerciales entre l'Algérie, le Touat et le Soudan. Elle quitta Ouargla le 28 novembre 1899 ; on sait quelle en fut l'heureuse issue. L'année 1900 marquera d'une date importante l'histoire de notre Sahara : L'occupation d'In-Salah par la mission Flamand suivie d'une action effective dans l'archipel Touatien et la vallée de l'Oued Saoura ; l'inauguration, le 1er février, de la ligne du Sud-Oranais jusqu'à Djenien-Bou-Resg ; le projet du transsaharien repris par un grand journal parisien sur l'initiative d'un syndicat financier et la mission préparatoire qu'il a organisée dans le Sahara occidental[1] ; l'heureuse arrivée au Soudan de la mission Foureau-Lamy couronnée par la défaite de Rabah sont des événements qui prouvent assez combien cette grande œuvre : « l'union sur les rives du Tchad, de l'Algérie-Tunisie, du Soudan français et du Congo » est entrée dans une période d'activité

[1] La mission se composait de son chef Paul Blanchet, de M. Dereims, docteur ès-sciences, chef des travaux pratiques au laboratoire de géologie de la Sorbonne, du lieutenant Jouinot-Gambetta, de l'interprète Bou-el-Moghad et d'une escorte de trente-trois anciens tirailleurs.

d'où elle ne sortira plus, encore qu'elle soit souvent meurtrière à ceux qui s'y dévouent. Rappelons plus près de nous les noms de Cazemajou, Bretonnet, Béhagle, Lamy, Blanchet.

Voilà donc, en une courte esquisse, le bilan des efforts qu'a suscités l'idée transsaharienne. Devant une si grande dépense d'énergie et d'argent, on a pu s'étonner souvent de l'absence complète de résultats immédiatement pratiques, et nous devons le reconnaître, nous sommes hors d'état, aujourd'hui, de nous prononcer sur la valeur qu'offre le Sahara en lui-même ou comme voie d'accès du Soudan[1]. Malgré les obstacles que la nature et les hommes opposent à ceux qui tentent de le traverser, nous voyons chaque jour pourtant s'accroître les connaissances que nous en avons. Notre pénétration est en bonne voie : la vaillance des hommes ne lui a pas fait défaut jusqu'à présent, elle continuera de ne lui point manquer. « Grâce aux grandes choses accomplies par ceux qui ont porté notre drapeau sur l'Atlas, le Congo, le Niger et le Tchad, la France, dit M. Laferrière, possède à l'heure qu'il est, dans le continent africain, un empire grand comme l'Europe. L'Algérie, la France africaine devenue elle-même partie intégrante de cet empire, paraît destinée à le relier au territoire de la mère-patrie par les voies les plus cour-

[1] A. Bernard et N. Lacroix, *ouvr. cité*, p. 179.

tes et les plus rapides[1]. » Il n'est pas défendu, en effet, d'espérer qu'en un jour très éloigné, un chemin de fer traversera le désert. Une brève étude politique et économique du Sahara nous aidera à fixer l'état actuel de la question.

[1] Au Congrès des Sociétés françaises de Géographie. Alger, 1899.

CHAPITRE II

Etude politique du Sahara.

Le Sahara continue et termine à l'ouest la bande de déserts qui prend le monde en en traversant la Mongolie, le Touran, l'Iran et l Les Grecs, les Romains, les Arabes ne nous laissé que des descriptions superficielles o thétiques; des travaux ont été faits pour é correspondance entre les termes de la gé ancienne et ceux de la géographie actuelle une identification certaine leur est rarem mise. On trouve pourtant des cartes du xv xviie siècle qui couvrent de détails l'Afrique trionale. « On y voit non seulement les lim Etats, mais aussi celles de leurs provinces et districts, de sorte qu'on embrasse d'un coup divisions et les subdivisions de toute cette p monde avec autant de facilité que celles de l

[1] Voir en particulier l'ouvrage de M. Vivien Martin, *Le Nord de l'Afrique dans l'Antiquité g romaine*.

sur une carte divisée par départements[1]. » Mais il fallut bientôt se convaincre qu'une ignorance quasi complète se cachait sous cette abondance de précision. Les connaissances exactes ne datent que du siècle dernier : il n'y a pas longtemps encore le grand désert marquait la carte d'Afrique d'une large tache blanche. C'était une étendue de sable mouvant, sans eau, inhabitable, inhabitée. On aimait à le comparer à l'Océan sans limites, à une mer de sable aux flots toujours soulevés par la tempête.

Petit à petit, sous l'effort des explorateurs, il s'est dégagé des légendes qui l'enveloppaient : aujourd'hui la géographie enseigne que le Sahara a, comme toute contrée, ses massifs montagneux, ses collines et ses vallées; du Sud-Est au Nord-Ouest, du Darfour au Maroc sa surface se soulève en un plissement continu à des hauteurs qui atteignent parfois 1.000 à 1.500 mètres. Son hydrographie est compliquée, mais encore en a-t-il une; l'eau y coule tantôt à ciel ouvert, tantôt en nappes souterraines et le lit nettement découpé des oueds aujourd'hui desséchés, prouve qu'autrefois il était en certains points abondamment arrosé. Les hammadas, vastes plateaux rocheux et stériles, s'étendent sur la plus grande partie de sa superficie. Le sable n'en couvre qu'une faible étendue (un 9e environ); on y rencontre des

[1] Walckenaer, *Recherches sur l'intérieur de l'Afrique septentrionale*, 1821, p. 3.

points susceptibles de culture, et dans les oas
d'intéressantes populations pastorales.

*
* *

Au point de vue ethnographique et poli
Sahara est sans signification précise ; il n'es
expression géographique ; on y trouve to
races du nord de l'Afrique sans dominati
mune, races dont l'histoire est encore peu
Il s'est peuplé surtout par suite des guerre
révolutions continuelles qui ensanglantè
rives de la Méditerranée.

On a coutume de rattacher à trois group
raux les populations nomades ou sédentair
minées à sa surface : les Touareg au cer
Tibbous à l'est, les Maures à l'ouest.

Les Touareg occupent toute la partie du
qui s'étend de l'Algérie et de la Tunisie aux
septentrionales du Soudan central. Ils ont
sés par les Européens en quatre grandes co
tions : au nord, les Azdjer et les Hoggar, vis
tout par Duveyrier ; au sud, les Kel-Oui
Aouelliminden, que Barth plus particulièreme
a fait connaître. Ce mot de confédération q
appliquons aux groupes Touareg exprime m
du fractionnement de leurs tribus et de l'éta
chique où elles vivent. Au sens du droit int
nal, la confédération évoque l'idée de natio

est l'association permanente de plusieurs Etats qui, sans aliéner leur indépendance, ont confié certaines de leurs affaires communes à une représentation centrale. Rien de semblable ici. Comme le remarque H. Spencer, la vie nomade ne permet guère que les chefs de tribus demeurent soumis à un chef général. Dans ces sociétés primitives, l'autorité suprême est forcément instable et, seul, un grand péril peut réunir en une action commune des guerriers vivant de pillage et de rapine. Accidentellement sans doute, le titre supérieur pourra emprunter quelque puissance à la haute valeur d'un homme, mais en lui-même il est sans efficacité. « Il résulte de cet état de choses, dit M. Foureau, que nous ne pouvons pas raisonnablement songer à traiter diplomatiquement et d'une façon sûre, quel que soit d'ailleurs le but poursuivi [1]. » Les mêmes considérations doivent s'appliquer aux miads (ambassades) venues en Algérie, parfois même jusqu'à Paris, et qui ne sont investies d'aucun mandat.

Nous avons conclu avec les Touareg deux conventions : la première, signée à Rhadamès en 1862, par la mission Mircher et de Polignac, fit quelque bruit, et il en est encore question de temps à autre. Les Touareg devaient se faire les intermédiaires des entreprises commerciales que la France voudrait ouvrir à travers leur pays vers les régions souda-

[1] Foureau, *Rapport sur ma mission au Sahara*, p. 209.

niennes et assurer la sécurité à nos caravanes ; on leur ouvrait en échange l'accès des marchés de l'Algérie[1]. Ikhenouken, avec qui nous traitions, bien qu'il fût absent à la signature du contrat, avait sans doute à cette époque donné quelque lustre à la dignité d'amenokal des Azdjer, mais, depuis sa mort, le rang suprême est redevenu sans force, et les chefs actuels ne se croient pas liés par ce qu'a fait l'un de leurs prédécesseurs.

La deuxième convention est passée beaucoup plus inaperçue. En 1896, M. Hourst avait jeté les bases d'une entente avec les Touareg Aouelliminden, et, le 14 mai 1897, à Imentabomack, M. de Chevigné signait, avec leur chef Madidou un traité d'amitié. A nous seuls, ils reconnaissaient le droit de circuler librement sur leur territoire pour notre commerce et nos études[2]. Peut-être aurons-nous bientôt l'occasion de mettre à l'épreuve cet acte de forme diplomatique ; jusqu'à présent, les Touareg n'ont point paru très soucieux de tenir les engagements pris. On comprend facilement le peu de cas qu'il faut faire de traités passés avec des gouvernements aussi instables. Tout au plus, peut-on leur accorder la valeur

[1] De Clerq, *Recueil des traités de la France*, t. 8, p. 513.

[2] *Bulletin du Comité de l'Afrique française*, décembre 1897. M. de Chevigné est mort le 19 juin 1897, à Rhergo, victime d'un rezzou, mais il ne semble pas que les Aouelliminden aient trempé dans ce meurtre.

de simples indications témoignant que ces populations ne nous sont pas systématiquement hostiles.

Les Tibbous habitent à l'est de la grande route de Tripoli à Kouka, le massif montagneux du Tibesti. Nachtigall est le seul Européen qui les ait jusqu'à présent visités, aussi connaissons-nous peu dans ces régions les êtres et les choses ; une exploration s'y impose qui pourra nous révéler des faits intéressants.

Les Maures occupent la partie occidentale du Sahara : là non plus, il n'est pas facile d'assigner un emplacement précis aux diverses fractions que des querelles héréditaires et des rivalités personnelles divisent sans cesse. Au Nord du Sénégal, les territoires du Sahel sont parcourus par des tribus avec lesquelles nos relations sont anciennes. Nous avons jadis signé avec leurs chefs de nombreuses conventions relatives surtout à la traite des gommes ; ces conventions se résumaient souvent pour nous dans le paiement de droits connus sous le nom de coutumes, sorte de tribut moyennant lequel nous avions la liberté de faire le commerce. Faidherbe fit cesser cet état de choses. Le plateau de l'Adrar est à l'ouest du Sahara le centre le plus important. Au dire de Barth, c'est dans cette région, à Ouadan, qu'en 1470 une ambassade envoyée par Jean II, roi de Portugal, auprès d'un roi du Niger, obtint l'autorisation d'installer une factorerie. Le nom de Tougal

donné aujourd'hui par les Maures à tous les Européens est un souvenir de ces premiers rapports. On sait que la mission Blanchet devait explorer cette région encore mal connue et en rechercher les ressources possibles ; elle fut pendant plus de deux mois retenue captive dans Atar. Après le voyage de M. Coppolani on a mis à l'étude l'organisation en région autonome des pays sahariens compris entre le Maroc et l'Oranie, le Sénégal et Tombouctou. Cette œuvre peut-être un peu hâtive est jusqu'à présent restée sur le papier sous le nom de Mauritanie occidentale.

*
* *

Au sens diplomatique du mot, le Sahara fut longtemps considéré comme une terre sans maître, la Convention du 5 août 1900 l'a placé dans la sphère d'action des nations européennes. L'Angleterre reconnaissant l'hinterland de nos possessions méditerranéennes consentit à admettre notre domination sur « les terres légères » du Sahara occidental et central en la limitant au Sud par une ligne idéale allant de Say sur le Niger à Barroua sur le Tchad. L'œuvre de délimitation fut continuée en 1898-99-1900, donnant des frontières politiques à cette vaste étendue appelée à devenir terre française.

Au nord aucune limite n'est tracée au Sahara ; ouverte sur un pays sans sécurité, l'Algérie dut cher-

cher à y étendre peu à peu la domination française. Des insurrections fréquentes ont agité les tribus du sud-ouest algérien où notre influence s'est trouvée aux prises avec celle du Maroc. Le traité du 18 mars 1845 signé après Isly consacrait pourtant l'indépendance des oasis sahariennes, mais sa rédaction incomplète a laissé la porte ouverte aux interprétations les plus variées. La frontière Algéro-Marocaine n'a été établie que de la mer au Teniet es Sassi. Au sud de ce point, la limite territoriale cesse : le traité se borne à déterminer les tribus et les ksours qui dépendent de l'Algérie et ceux qui dépendent du Maroc. Ces derniers sont Ich et Figuig. Puis l'article 6 déclare : « Quant au pays qui se trouve au sud des ksours des deux gouvernements, comme il n'y a pas d'eau, qu'il est inhabitable et que c'est le désert proprement dit, la délimitation en serait superflue. » Le pays dont il s'agit ici, c'est l'endroit le plus peuplé du désert, connu sous le nom générique de Touat et qui se trouve rattaché à notre Sud-Oranais par l'oued Saoura. Il contient, en réalité, trois groupements d'oasis : Gourara, Touat, Tidikelt; aussi M. G.-B.-M. Flamand désigne-t-il cet ensemble du nom d'archipel Touatien. Soit à l'instigation de puissances étrangères, soit même sur l'invitation de tribus touatiennes hostiles à notre influence, le Maroc tenta fréquemment d'affirmer sur ces régions des droits illusoires. Tous les agitateurs qui ont

troublé le sud-oranais y ont trouvé leur refuge. La question a donné lieu à une volumineuse correspondance ; même en France l'indépendance du Touat vis-à-vis du Maroc fut parfois mise en doute. Ainsi nous voyons la Commission supérieure du Transsaharien penser un instant que pour y faire passer un chemin de fer, il faudrait en solliciter l'autorisation du sultan par voie diplomatique[1] ; elle comprit bientôt que lui faire une telle demande serait lui reconnaître des droits qu'il n'avait pas.

Le gouvernement français fit savoir à plusieurs reprises au sultan de Fez qu'il ne tolérerait de sa part aucun acte de souveraineté sur ces territoires. Le 26 octobre 1891, M. Ribot, ministre des affaires étrangères, eut l'occasion de faire sur ce point les déclarations les plus nettes : ce n'était pas plus une question marocaine qu'une question européenne, mais une simple question de « police algérienne » et cela, les événements récents l'ont prouvé. M. Flamand a tranché ce nœud gordien et si cette région trop longtemps terre promise est devenue terre française, c'est bien à lui que nous le devons.

Certains journaux étrangers signalent de temps à autre l'inquiétude de leurs gouvernements sur notre action dans le nord-ouest africain. Le Maroc ne semble s'y maintenir que par la rivalité des nations

[1] *Documents pour servir à l'étude du Nord-Ouest africain*, t. II, p. 63.

européennes. Des journalistes, sans doute victimes d'une illusion, le prennent parfois au sérieux en tant que puissance politique et l'on rencontre sous leur plume des expressions pompeuses comme empereur du Maroc ou cour de Fez, de même qu'on y trouvait, il y a quelques années, celles de reine de Madagascar et de cour d'Emyrne ! En réalité, les deux tiers du pays vivent dans une indépendance quasi complète. Les agents européens sont cantonnés à Tanger, tandis que le siège du gouvernement se trouve à Fez : cela rend plus faciles au sultan les temporisations qui sont le fond même de sa diplomatie. Malgré sa proximité de l'Europe, le Maroc, grâce à son inertie en a jusqu'à présent bien peu subi l'influence. Quoi qu'il en soit, son importance est immense à de nombreux point de vue. La présence de cours d'eau permanents lui donne une valeur économique supérieure à celle de l'Algérie; placé à l'angle de l'Afrique entre l'Atlantique et la Méditerranée, il commande les routes maritimes du Sénégal et du Soudan; il domine le détroit de Gibraltar et pourrait y paralyser l'influence des Anglais. On se plaît à répéter que c'est là un homme malade, dont l'héritage sonnera bientôt. Le mieux pour le moment, est sans doute d'y maintenir le *statu quo*, mais on peut affirmer qu'au cas d'une liquidation l'Espagne et la France seules auraient voix au chapitre. Depuis longtemps les présides donnent aux Espa-

gnols des droits historiques incontestables; la nécessité d'assurer la sécurité dans nos possessions septentrionales en Afrique et les graves inconvénients qu'il y aurait pour nous à ce qu'une puissance étrangère vînt s'établir sur nos frontières nous oblige d'en surveiller les approches. Nous devons dès maintenant préparer en notre faveur les sympathies marocaines.

Dans un récent article, *là Epoca* de Madrid affirmait que la France, si elle entamait la question du Maroc, aurait à compter avec l'Angleterre, l'Allemagne, l'Italie, la Russie. C'est, en ce qui regarde l'Allemagne, une bulle de savon qu'il faut crever au plus tôt[1]. Quant à l'Italie, qui manifeste souvent des inquiétudes au sujet de notre expansion éventuelle vers la Tripolitaine, on ne voit pas bien en quoi le Maroc, si en dehors de sa sphère naturelle, peut l'intéresser. Peut-être faudra-t-il nous méfier davantage des agissements du gouvernement anglais[2]; il est bien permis de le dire ouvertement après l'exemple singulier de mauvaise foi brutale qu'il vient de donner dans l'Afrique du Sud. La politique impertinente qu'il a trop souvent eue à notre égard dans le règlement des questions africaines nous a depuis long-

[1] *Journal des Débats*, 4 oct. 1900.

[2] *La Correspondancia de Espana* du 20 janvier 1900 signalait qu'il se faisait au Maroc par la voie de Gibraltar des distributions gratuites d'armes. *Quest. diplom. et col.*, t. IX, p. 182.

temps montré que la fermeté était la seule attitude possible devant ses exigences.

Une compagnie anglaise s'était, en 1875, installée au cap Juby : elle y avait créé des établissements dans l'espoir d'y faire arriver une partie du commerce soudanais; peut-être escomptait-elle aussi des richesses minérales dans cette région. Les résultats n'ont pas répondu à ses désirs et les comptoirs ont depuis été revendus au Maroc[1].

Du point imprécis où cesse l'influence marocaine la côte saharienne de l'Atlantique nous appartient jusqu'au Sénégal, à l'exception de l'enclave espagnole dernièrement délimitée par la convention du 27 juin 1900. C'est en 1884, à la demande de l'association commerciale la Société des Africanistes, qu'une ordonnance royale du 26 décembre a constitué un protectorat sur le territoire occidental d'Afrique compris entre le cap Bogador et le cap Blanc. La côte est visitée d'avril en octobre par les Islenos, pêcheurs canariens; les Espagnols y ont quelques factoreries, mais le commerce qu'ils font avec les Maures est insignifiant.

Au sud du cap Blanc, se trouve la baie d'Arguin, tristement célèbre par le naufrage de la *Méduse ;* elle

[1] A l'une des séances de la Commission supérieure du Transsaharien, P. Soleillet annonça, à la stupéfaction générale, que les Anglais allaient terminer en six mois une ligne de chemin de fer du Maroc à Tombouctou.

eut à subir des fortunes diverses, passant tour à tour dans les mains des Portugais, des Hollandais, des Anglais, puis des Français.

Plus bas, à Portendick, les Anglais s'étaient réservés, par l'article 11 du traité de Versailles, le droit de faire la traite des gommes. En 1857, Faidherbe fit négocier l'abrogation de cette clause en échange du comptoir d'Albréda sur la Gambie.

Au sud, le Sahara côtoie nos colonies du Sénégal et du Soudan. Il confine les cercles et résidences des territoires militaires créés le 25 décembre 1899 par arrêté du gouverneur de l'Afrique occidentale. Géographiquement, le haut de la boucle du Niger lui appartient : au nord d'une ligne qui passe par Bandiagara, Dori et Say, le fleuve coule dans la zone saharienne.

Entre le Niger et le Tchad, nous savons que c'est une ligne allant de Say à Barroua qui avait été indiquée par la convention du 5 août 1890 comme limite sud de notre influence : elle devait être tracée de manière à comprendre dans la zone d'action de la Compagnie du Niger tout ce qui appartient équitablement au royaume de Sokoto. C'est en s'appuyant sur cette clause que lord Aberdare, président de la *Royal Niger Company*, émit des prétentions sur le Damergou et même sur l'Aïr, prétentions qui, d'ailleurs, demeurèrent sans effet [1].

[1] V. Déclaration de M. Ribot à la Chambre, le 10 juillet 1898.

Ce n'est qu'en 1898 que la convention du 14 juin donna à la ligne Say-Barroua sa forme définitive : pour aller sur des terres françaises du Niger au Tchad il faut passer par le désert[1]. Un territoire militaire a été créé avec Zinder comme chef-lieu. Le gouvernement britannique reconnaissait en outre comme tombant dans notre champ d'action le rivage nord, est et sud du lac Tchad depuis la frontière nouvellement déterminée jusqu'au point où il rencontre la colonie allemande de Cameroun. Restait à savoir jusqu'où s'étendrait notre influence vers l'est ; un moment, on avait pu espérer la voir gagner sans solution de continuité nos comptoirs de la côte des Somalis. Fachoda est un point stratégique important où convergent des voies nombreuses. Quand le gouvernement anglais eut appris que Marchand s'y trouvait, il manifesta vivement son opposition à notre établissement dans la vallée du Haut-Nil. La domination française de l'Atlantique à la mer Rouge aurait entravé la grande œuvre impériale du Cap au Caire. Les incidents qui ont éclaté à cette époque ne sont que la continuation de ceux qu'a fait naître la présence de l'Angleterre en Egypte. Sans avoir osé encore y proclamer son protectorat, elle l'a fait pour

[1] La Compagnie royale du Niger a disparu comme puissance territoriale. Le 1er janvier 1900, son drapeau a été salué et amené au milieu d'un grand cérémonial et le drapeau anglais a pris sa place.

le Soudan. Pour tomber d'accord, nous avons dû abandonner le Bar-el-Ghazal et nous borner de ce côté à la simple recherche d'une route commerciale. Il était difficile, en l'absence de renseignements géographiques suffisants, de fixer dans tous ses détails une ligne de démarcation dans l'Afrique centrale. Néanmoins, on parvint à s'entendre sur le principe d'une délimitation par laquelle nous étaient entièrement acquis le Ouadaï, le Tibesti, le Borkou et les oasis qui en dépendent. Ce fut l'œuvre de la déclaration du 21 mars 1899 additionnelle à la convention du 14 juin 1898. « Ce qui était, en 1882, la province du Darfour » est placé dans l'influence anglaise; aucune allusion n'est faite aux droits du khédive, ce qui semble impliquer de notre part la reconnaissance de la main-mise de l'Angleterre sur le Soudan égyptien.

Voici donc qu'à l'est du Tchad, notre Sahara débouche sur le Ouadaï et les royaumes musulmans qui l'avoisinent. Nous communiquons par là avec le Haut-Oubanghi et le Congo. Ces vastes territoires ont été organisés en circonscriptions spéciales sous le nom de « Territoires militaires des pays et protectorats du Tchad ». Maintenant que les bandes de Rabah sont dispersées et sans chef, on peut espérer que ces contrées vont jouir du calme qui a suivi dans l'ouest soudanais la disparition de Samory. De temps à autres, des journaux étrangers font pa-

raître des notes tendancieuses d'après lesquelles le sultan de Constantinople se disposerait à faire valoir des droits de protectorat sur les musulmans du centre de l'Afrique ; ou bien des troupes turques descendent de Tripoli vers le Tchad, ou bien la Porte a reçu des marques de fidélité de la part des chefs musulmans du Soudan. Il est difficile de faire dans ces informations la part de la vérité ; il n'en est pas moins certain que le Ouadaï nous est jusqu'à présent resté fermé; le jour où nous voudrons y pénétrer nous nous heurterons à un gouvernement organisé et disposant de forces militaires.

Au nord du Tropique, le Sahara français est sans limites officielles. La déclaration du 21 mars 1899 s'y arrête (à la rencontre du 13°40 de longitude est de Paris avec le Tropique du Cancer). La convention de 1890 avait pris soin de noter que « rien n'affectait ou ne visait à affecter les droits quelconques que la Turquie peut avoir au sud de Tripoli ». L'hinterland de la Tripolitaine, c'est le Fezzan et lui seul; en dehors de là les Turcs sont installés, depuis 1840 à Rhat, depuis 1874 à Rhadamès, bien que ces deux villes soient dans le prolongement de la Tunisie ; mais leur autorité, plus nominale que réelle, n'en dépasse point l'enceinte et les populations Touareg qui circulent à l'entour sont indépendantes. Peut-être la cession de Rhat et de Rhadamès serait-elle facilement consentie à la France? cette solution, si

elle aboutissait, complèterait heureusement notre Sahara en nous donnant à l'est les deux seuls points qui y aient quelque valeur. A plusieurs reprises, le gouvernement français a tenté de déterminer une limite du côté de la Tripolitaine, mais ses démarches ont échoué devant l'inertie de la Turquie. Auprès du littoral, il y a bien un début de frontières, dont l'origine paraît assez confuse. M. Narcisse Faucon signale un arrangement conclu en 1815 entre le bey de Tunis et le pacha de Tripoli pour mettre fin à des contestations de territoires pendantes depuis plusieurs siècles; la frontière méridionale est limitée par la Mogta, série de bas-fonds et de lacs salés, qui s'étend à peu de distance de la côte jusqu'au pied de la chaîne des Ksours [1]. D'autre part, on lit dans un firman adressé en 1871 par le sultan au bey de Tunis, qu'il lui accorde le droit d'hérédité sur la province de Tunis « dans ses limites anciennes connues ». Sans doute, sont-ce là des limites historiques qu'aucun traité n'a fixées [2].

*
* *

On ne peut s'occuper de notre politique coloniale en Afrique sans dire un mot de l'islamisme. Pour le Musulman, la religion se confond avec la politique;

[1] Narcisse Faucon, *La Tunisie avant et depuis l'occupation française*, t. I, p. 8.

[2] Van Ortroy, *Conventions internationales définissant les limites actuelles des possessions, protectorats et sphères d'influence en Afrique*, 1900, p. 72, en note.

le Coran n'est point seulement son livre saint, il est aussi son code et la règle journalière de ses actes. Chaque jour l'islam gagne du terrain et, aujourd'hui, du Bosphore au Maroc, de Samarcande à Tombouctou, le croissant couvre le monde de son ombre ; les nations européennes qui ont des intérêts en Afrique et en Asie ne sauraient trop s'intéresser à cette extension.

Le christianisme, qui s'était épanoui du IVe au VIe siècle sur la côte septentrionale d'Afrique en une merveilleuse floraison d'évêchés, disparut rapidement sous l'invasion des Arabes et des Turcs pour faire place à la religion nouvelle. Du nord, les apôtres de Mahomet portèrent leur foi vers le sud; les Touareg du Sahara et les populations fétichistes du Soudan se convertirent à lui; des royaumes musulmans se formèrent autour du Tchad. Voici que, par la force des choses, la France est devenue en Afrique une grande puissance musulmane; son attitude devra être telle qu'elle soutienne son prestige sans froisser les croyances de ses nouveaux sujets et alors que dans la mère patrie nous nous efforçons de restreindre chaque jour les rapports de l'Etat et des chefs de religions, nous devons tenir compte là-bas d'un culte exotique, et le surveiller tout en nous faisant aimer de ses fidèles. Tout a été dit de l'islamisme : notre civilisation peut-elle avoir quelque influence sur lui, ou est-il, au contraire, réfractaire

à tout progrès? On constate souvent chez les musulmans une évolution heureuse due à son contact avec l'Européen; une preuve certaine de notre influence n'est-elle pas, d'ailleurs, dans le mouvement de réaction qui se traduit, chez certains, par un réveil de la foi? On sait avec quel fanatisme le Soudan égyptien s'est levé contre les Anglais à la voix du Madhi. Sur l'Afrique septentrionale et occidentale, des congrégations nombreuses ont installé leurs couvents. On a souvent exagéré leur action en les considérant comme des sociétés secrètes, associations au cadre rigoureusement déterminé, ayant entre elles des rapports hiérarchiques et fréquents. En réalité, il s'agit plutôt ici de confréries religieuses que d'ordres religieux. « Les khouan d'un ordre quelconque, dit M. Le Chatelier, ne sont pas plus nécessairement les affidés d'une conjuration permanente que les dévots de Saint-Antoine de Padoue. » Nous voici donc un peu rassurés.

Quelques congrégations semblent pourtant obéir à une action politique, comme celles des Derkaoua. Les Senoussya se sont établis en Tripolitaine, à Djaraboub d'abord, à Koufra ensuite; leur pensée fondamentale, au dire de Duveyrier, est une protestation contre les concessions faites à la civilisation chrétienne; ils n'ont cessé de faire preuve de la plus grande habileté dans leurs relations avec les tribus sahariennes et ont des adeptes jusqu'au Ouadaï. M. Foureau relate aussi au Sahara l'influence des

Tidjani. Plus à l'ouest, les Kadriya auraient des tendances plus pacifiques[1].

Dans une intéressante communication sur notre politique coloniale en pays musulmans, le commandant Napoléon Ney émet l'idée d'un rapprochement entre la France et l'Islam, par la création chez nous d'un centre neutre des églises mahométanes, où, sans aucune intervention officielle de notre part, les docteurs de la loi musulmane constitueraient une sorte de concile directeur de ses intérêts religieux. Cela ne pourrait choquer en rien le libéralisme de notre démocratie laïque. « La France est le seul pays d'Europe qui, par une position exceptionnelle, peut non seulement créer et faire accepter un Vatican musulman, mais aussi le rendre à la fois une immense source de bienfaits pour l'humanité et un puissant instrument de triomphe pour sa politique étrangère et son empire colonial[2]. » Mais ne serait-ce point là fortifier l'Islam à nos dépens, et lui donner une puissance qu'il emploiera contre nous; ne serait-ce point réunir en un seul faisceau ses églises, aujourd'hui séparées? « Une seule attitude, dit M. Le Chatelier, convient à son égard sur le terrain religieux et politique : l'indifférence religieuse, la pru-

[1] Depont et X. Coppolani, *Les confréries religieuses musulmanes.*

[2] Congrès national des sociétés françaises de Géographie Compte rendu des travaux. 20e session. Alger, 1899.

dence politique, la surveillance active et l'énergie sans hésitation, quand le besoin s'en fait sentir. » Le terrain sur lequel nous pouvons lutter avec fruit, c'est celui de la propagande économique par la langue ; le jour où l'arabe cessera d'être parlé, l'influence mahométane diminuera[1]. Ce n'est ni avec des décrets, ni avec des baïonnettes, observe M. Louis Rinn, mais par le développement des relations commerciales, par la fondation d'écoles, par la création de besoins nouveaux, que nous pourrons transformer la société musulmane. A la fin de l'ouvrage où il étudie l'islam en Algérie, il lui semble que le moyen le plus efficace d'arriver à nos fins, d'assurer à nos troupes le contact de l'ennemi saharien, et à nos administrateurs la surveillance effective et rapide de la population, c'est la création de lignes ferrées. « Cette conclusion d'un livre traitant uniquement de mysticisme, de religion et de politique peut *a priori* sembler paradoxale. Elle est cependant bien pratique et rigoureusement logique[2]. » Il voudrait que le chemin de fer partant d'Aïn-Sefra descende par Figuig et l'Oued-Saoura jusqu'à In-Salah pour remonter sur Ouargla, Tougourt, Biskra et Gabès. C'est le projet de l'anse saharienne dont l'idée a été souvent discutée depuis.

[1] A. Le Chatelier, *l'Islam dans l'Afrique occidentale.*
[2] L. Rinn, *Marabouts et Khouan*, p. 520.

*
* *

Si le Sahara a considérablement augmenté l'étendue territoriale de notre domaine colonial, il n'y a apporté qu'un bien faible contingent de populations. Pour Faidherbe, il doit rester et restera le désert : « On n'habite pas le Sahara, dit-il, quand on peut habiter ailleurs. » Les trois causes par lesquelles il s'est peuplé — profit énorme de la traite des nègres — révolutions continuelles du Tell — absence d'autres voies pour le commerce du Soudan — tendent à disparaître, et il lui semble qu'un jour viendra où les habitants abandonneront une région si désolée pour se retirer vers les contrées plus hospitalières qui l'environnent [1].

Le désert fut toujours un obstacle à la commodité des relations entre le nord et le centre de l'Afrique. Aujourd'hui il sépare nos colonies et s'oppose à leur union. Cette union, personne n'en conteste l'utilité, mais on peut y atteindre par des moyens différents. Aux yeux de M. Paul Leroy-Beaulieu la nécessité politique et stratégique d'un chemin de fer transsaharien s'impose avec urgence. Seul le railway formera un corps de ces trois tronçons sans vie com-

[1] « Quand la terre sera si pleine d'habitants que tous les autres pays auront été utilisés par l'homme, il restera le Sahara comme dernière ressource. » Scott Keltie cité par Aug. Bernard, *la Question du Transsaharien.*

mune : Algérie-Tunisie, Sénégal-Soudan, Congo-Oubangi. L'Algérie est tout indiquée pour être le seuil de ce vaste empire africain : à proximité de la France, elle offre une base d'action solide d'où nous pourrons prêter assistance à toutes nos autres colonies. Si le transsaharien avait été construit quand son idée parut, « les destinées de la France en eussent été complètement modifiées, incomparablement agrandies. » Il nous eût donné la facilité de jeter en quelques jours une partie des 60.000 hommes de nos troupes algériennes sur le Soudan et nous eût permis d'avoir vis-à-vis de l'Angleterre une attitude plus vaillante. Avec son aide nous pouvions rapidement prendre des gages au cœur de l'Afrique : nous aurions fait respecter nos droits en Egypte, nous serions demeurés à Fachoda [1].

Ce sont là, sans doute, d'heureuses vues de l'esprit; bien qu'elles ne puissent être contrôlées, elles ne sont pas sans soulever quelques objections. D'abord il ne viendra à l'idée de personne, au cas d'une guerre avec l'Angleterre, de dégarnir l'Algérie de ses forces militaires ; nos troupes algériennes s'accommoderont mal d'ailleurs du climat soudanais; n'avons-nous pas au Soudan des soldats qui en ont fait la conquête et sauraient au besoin le défendre; ne pourrions-nous pas en augmenter l'effectif et surtout en

[1] P. Leroy-Beaulieu, *Le Transsaharien*, Revue des Deux-Mondes, 1er juillet 1899.

organiser les réserves? Nos colonies doivent être en état de se suffire à elles-mêmes sans compter sur le secours de troupes qui pourraient être employées ailleurs. « Il paraît en effet plus simple si l'on veut pénétrer dans les colonies anglaises de faire passer le Niger à nos soudanais plutôt que le Sahara aux troupes algériennes[1]. » D'autre part, il faut reconnaître que nous ne sommes pas encore installés au Sahara : si un transsaharien doit se faire, ne faut-il pas que la conquête précède sa construction : il est bon d'être maître de la maison avant d'y faire des dépenses. Nous aurions à nous heurter aujourd'hui à la défiance très naturelle de populations amoureuses de leur indépendance ; faire passer un chemin de fer chez les Touareg serait leur imposer un changement de vie complet et il est vraisemblable que ce serait donner un aliment nouveau à leur hostilité. Le simple contact de notre civilisation ne saurait modifier brusquement et sans réaction les habitudes séculaires de peuplades libres. Sans doute n'est-ce là qu'une question de temps. La force même des choses nous pousse à étendre chaque jour notre domination effective sur le Sahara pour assurer à l'hinterland de nos colonies une sécurité qu'elles ne peuvent tenir du voisinage de bandes nomades. Aujourd'hui que nous possédons à In-Salah un centre

[1] P. Lefébure. *Le devoir présent de la France en Afrique et la question du Transsaharien*. CORRESPONDANT, 25 juillet 1899.

duquel nous pouvons faire rayonner notre influence, on aimerait à voir notre politique saharienne prendre une direction suivie et s'y maintenir : « On n'arrivera jamais à rien, dit M. Foureau, tant que l'Etat n'aura pas nommé pour le représenter un chef unique dont l'autorité devra s'étendre sur les régions du Sahara français du Nord [1]. » Malgré la grande diversité des types qu'on y rencontre le Sahara forme une unité géographique, hydrographique, économique; il y faut ajouter, dit M. Flamand, l'unité de commandement [2]. Nous ne pouvons point continuer à assimiler plus longtemps le désert aux contrées méditerranéennes et y prolonger la division en départements déjà si critiquable en Algérie même. « Il n'y a pas plusieurs Sahara, il n'y en a qu'un seul. » Il faudrait nommer là un homme connaissant bien le pays et lui adjoindre quelques collaborateurs actifs et soucieux de bien faire. Une action ferme, continue et sans violence, suffirait pour soumettre à peu de frais nomades et sédentaires. C'est à l'aide de soldats sahariens que nous devrons établir et maintenir notre occupation. Les ressources du Sahara sont restreintes et ne peuvent satisfaire aux exigences de nombreux soldats européens. Ainsi pour nous, la

[1] Foureau, *Mon 9e Voyage*, p. 122.

[2] G.-B.-M. Flamand, *Communication sur la nécessité d'un gouvernement de l'extrême-sud algérien.* BULLETIN RÉUNION DES ETUDES ALGÉRIENNES. Juin 1900.

question du combustible est de premier ordre : devant nos besoins la maigre végétation saharienne est rapidement anéantie et avec elle disparaît la nourriture indispensable aux chameaux. Les routes qui conduisent aux forts de l'extrême-sud sont presque dénudées et aux abords des postes les pâturages sont de plus en plus éloignés. Dans ces conditions il sera toujours préférable de n'entretenir en permanence dans ces contrées qu'une troupe indigène, vivant à la manière indigène [1].

Quant au système administratif, qu'il soit le moins compliqué possible. On ne saurait lui souhaiter meilleur guide que ces quelques idées si nettement exprimées par M. Flamand, à son retour du Touat : « Commençons, dit-il, par nous gagner les hommes que nous venons de soumettre. Envers ces Ksouriens travailleurs et vaillants, soyons équitables. Respectons leurs biens, inspirons-leur le respect du bien d'autrui, et laissons-les libres dans leurs mœurs et leurs coutumes. Des grands les oppriment et les courbent, avilis, sous leur jour ; délivrons-les de leur servitude morale. Faisons incliner les têtes les plus hautes, soyons démocrates. Nous sommes ici au contact de Ksouriens berbères, d'hommes que ces idées ne choqueront pas et qui viendront délibérément à nous. Mais ne les effrayons pas par une action directe

[1] *Documents pour servir à l'étude du N.-O. africain*, t. III, p. 353 et suiv.

trop administrative, trop complexe, et qui les r
tera, protégeons-les. Sachons agir sans viole
Bientôt, au delà des dernières palmeraies du I
Touat et du Tidikelt, les Touareg viendront pe
peu forcément reprendre contact avec les habit
des oasis ; ils ont besoin les uns des autres et
premiers, maintenant enserrés entre nos possessi
soudanaises et celles du nord de l'Afrique, pour
vre, viendront plus tôt qu'on ne pense à comp
tion ; ils se feront ensuite nos auxiliaires, nos c
voyeurs sahariens et peut-être même, en peu de te
pourrons-nous, chez eux, recruter « un magzhe
c'est-à-dire une troupe gardienne de nos routes
désert[1]. »

Et quand de grands gouvernements s'étendr
sur nos colonies de l'Afrique septentrionale, o
dentale et équatoriale, le Sahara réclamera toujo
une organisation adaptée à ses mœurs, organisat
qui devra surtout demander peu de dépenses d
part de la métropole, attendu qu'elle ne pou
guère lui fournir de recettes. On peut souhaiter
bientôt se rejoindre à In-Salah le fil télégraphi
de Tombouctou et celui d'El-Goléa ; cette ligne
rait l'avantage de nous relier directement au Séne
et au Soudan, sans avoir, comme nos câbles so

[1] G.-B.-M. Flamand, *Conférence faite à la Réunion d'Et*
algériennes le 14 mai 1900.

marins, à s'arrêter à des stations étrangères[1]. Ce qu'il faut dès maintenant, c'est continuer nos chemins de fer de pénétration saharienne en Algérie et compléter au sud ce qui se fait au nord par l'envoi de troupes soudanaises vers le Touat.

Quant à construire un transsaharien, il n'y a pas, nous le voyons, péril en la demeure ; en tout état de cause, si son idée présente des avantages réels au point de vue politique, nous allons voir qu'au point de vue économique de graves objections s'opposent à sa construction, au moins immédiate. On a dit, il est vrai, qu'il ne fallait point demander compte aux chemins de fer des revenus qu'ils donnent, mais des services qu'ils rendent. Encore est-il intéressant de se demander si, dans l'état actuel de la question, le transsaharien apparaît comme une opération financière heureuse, de rechercher en somme s'il fera ses frais.

[1] La difficulté sera de protéger de la destruction le fil télé graphique, surtout dans la partie qui reliera Tombouctou à In-Salah. Il faudra créer, dans un pays complètement désert, des postes qu'on devra ravitailler, et cela augmentera de beaucoup les frais d'installation.

CHAPITRE III

Etude économique du Sahara.

I. — *Le commerce transsaharien*

On peut affirmer, sans pouvoir fixer de date à son origine, que, depuis très longtemps, un courant naturel d'échanges s'est établi à travers le Sahara entre les pays qu'il sépare. Il y eut une époque d'ailleurs où les relations entre le nord et le sud étaient plus faciles ; pour beaucoup d'auteurs, le désert, dans son état actuel, est de formation récente. Voici deux ou quatre mille ans, nous dit Lenz, on y trouvait des endroits habitables et riches en eau qui permettaient sa traversée aux bœufs et aux chevaux de Garamantes. « Aux époques bibliques et phéniciennes, dit le colonel Fulcrand, des caravanes traversaient déjà le Sahara, chargées d'or, de musc de civettes, de cornes de rhinocéros et d'hippopotames, de henné, de cuirs, de noix de goura, avec des files d'esclaves. » Il semble bien que Carthage a connu le pays des noirs non seulement par voie de mer, ce dont nous est garant le périple d'Hannon,

mais encore par voie de terre; aucun monument n'en est resté, mais on sait que les Phéniciens n'avaient pas pour habitude de laisser connaître d'où ils tiraient leurs richesses. Les Romains portèrent leurs armes au delà de l'Atlas et occupèrent certaines oasis du désert. Les ruines d'un tombeau à Djerma, dans le Fezzan, attestent le passage de leur domination, et si rien ne permet d'affirmer avec certitude qu'ils sont allés jusqu'au Soudan, de fortes présomptions nous inclinent à croire qu'ils ont tout au moins commercé avec lui. D'où leur seraient venus ces esclaves noirs et toutes ces richesses propres à satisfaire leurs goûts toujours croissants de luxe, sinon des sources où Carthage avait puisé les siennes?

Quand la domination romaine eut disparu du nord de l'Afrique en même temps que du reste du monde, les Arabes la remplacèrent, amenant avec eux l'Islamisme. Du VIIe au Xe siècle leurs missionnaires introduisirent au Soudan la religion nouvelle par les chemins que suivaient les caravaniers du désert. A la fin du Xe siècle, nous dit Léon l'Africain, les Marocains et les Lybiens vinrent au Soudan. « Ils commencèrent à entrer en relation avec ces païs pour trafiquer et troquer diverses marchandises avec eux, tellement qu'ils retindrent leurs langues. » C'est de cette époque que date le plus grand développement du commerce transsaharien. Les routes

qu'il a suivies depuis ne sont pas toujours restées les mêmes : elles se sont déplacées au cours des siècles suivant les vicissitudes politiques; elles se sont ouvertes ou fermées selon la prospérité ou la décadence des pays où elles aboutissaient, selon l'hostilité des peuples nomades qu'elles traversaient [1].

Au XVIe siècle le Maroc, s'étant établi au Soudan, avait placé des garnisons dans les villes du Niger et échelonné de postes la route qui le reliait à Tombouctou; son occupation fut une cause de trouble et le commerce alors commença à décroître. D'autre part, l'installation sur la côte occidentale de comptoirs européens jointe au développement de la navigation à voile, attira les trafiquants vers l'Atlantique et fit une sérieuse concurrence aux caravanes sahariennes. L'établissement de l'autorité turque sur les rives méditerranéennes ne fut pas non plus favorable au commerce venu du sud. Au début du siècle dernier, la domination marocaine dut céder le pas au Soudan devant les conquérants Foullahs; des guerres désolèrent de nouveau le pays, tandis qu'au nord, notre conquête de l'Algérie jetait la perturbation dans le commerce saharien. La prohibition de la traite des nègres est venue lui donner par surcroît une cause nouvelle et décisive de décadence.

[1] Voir : Schirmer, *Le Sahara*, p. 328. Les voies de commerce sahariennes dans l'Histoire.

*
* *

Voici d'après le colonel Rébillet, les routes principales que suit aujourd'hui le commerce transsaharien et l'évaluation du trafic qu'il en donne pour l'année 1890[1] :

Route de Tombouctou à Tindouf (Maroc).	1.700.000
— de Tombouctou au Touat....... ...	750.000
— de Kano par Amadghor à Ouargla..	
— de Rhat à Tripoli par Rhadhamès..	2.000.000
— — — directe..........	1.000.000
— du Bornou à Tripoli...	5.500.000
— d'Abecher à Tripoli par Koufra et Djado......	
— du Nil....	
	10.950.000

Ces chiffres ne sauraient être qu'approximatifs. Un point certain, c'est que le commerce transsaharien ne cesse de diminuer, et que son étude bientôt n'offrira plus qu'un intérêt historique.

I. — Routes du Soudan au Maroc.

Tombouctou, Araouan, Taodeni, Tindouf.

Tindouf est une petite ville dont la fondation date de cinquante ans à peine ; sa position entre les oasis

[1] *Les relations commerciales de la Tunisie avec le Soudan.* Revue générale des sciences pures et appliquées, 15 déc. 1896.

de l'Oued Draa et du Tafilelt en fait le point de concentration commun des tribus environnantes ; c'est de là, dit Lenz, que part chaque année la grande caravane à destination du Soudan : la Kafla-el-Kébir. Les Marocains emportent les produits manufacturés de l'Europe et achètent en échange les produits du Niger. Jusqu'à Tombouctou, ils ne rencontrent que deux centres importants : Taodeni dont les salines sont exploitées depuis la fin du XVIe siècle ; des puits lui fournissent une eau abondante. Araouan est une contrée également riche en eau mais dépourvue de végétation, et Lenz refuse de donner le nom d'oasis à la centaine de maisons qui s'y trouvent. Tombouctou doit à sa situation d'être l'entrepôt de toutes les villes de la boucle du Niger, en particulier de Djenné ; tous ses habitants sont des commerçants : « C'est le lieu de rendez-vous de ceux qui voyagent en pirogue et de ceux qui cheminent à chameau[1]. »

Quand nous avons pénétré dans Tombouctou les Touareg y étaient les maîtres. Vivant uniquement du commerce, elle a connu dans l'histoire des époques brillantes, mais depuis notre domination son rôle d'intermédiaire entre le Nord et le Soudan perd chaque jour de son utilité. En 1898, sur 200.000 fr. de marchandises européennes arrivées dans la ville,

[1] Félix Dubois, *Tombouctou la mystérieuse.*

20.000 fr. seulement sont passées par le Sahara. Tombouctou est toujours restée le grand marché de sel, et la même année elle en a reçu 46.000 barres représentant une valeur de 1 million de francs[1].

A l'ouest de la première route que nous venons de signaler il convient d'indiquer le mouvement commercial qui emprunte les voies du Sahara occidental. La route directe de Tombouctou à Tindouf traverse les déserts de Djouf et d'Iguidi et beaucoup de caravanes préfèrent passer par l'Adrar. Chingueti, Tichit, Oualata sont les trois centres principaux qui jalonnent les voies de communication entre le Sénégal, Tombouctou et le Maroc. Au nord de l'Adrar se trouve la sebkha d'Idjil qui se partage avec Taodeni le marché de Tombouctou. Les gens du Soudan y amènent des esclaves qu'ils échangent contre le sel. Trois plaques de sel de 2 mètres sur 1 valent à Tichit le prix d'un homme ; dans le Soudan même un esclave se donne pour la partie d'une plaque de sel que recouvrent ses deux sandales[2]. Ces pratiques commerciales disparaissent devant notre influence.

On a souvent parlé de la présence d'un banc poissonneux dans la baie d'Arguin, sur la côte du Sa-

[1] Baillaud, *Les Territoires français du Niger, leur valeur économique*. LA GÉOGRAPHIE, 15 juillet 1900.

[2] Communication de M. Masqueray à la Société de géographie commerciale de Paris, 25 novembre 1879.

hara. Cette baie offre un bon mouillage et le général Faidherbe estimait que l'installation de comptoirs sur ce point y amènerait des caravanes de l'Adrar et de Tombouctou [1]. Depuis, on a fréquemment attiré l'attention sur l'importance d'Arguin, mais les tentatives faites en ces parages n'ont pas donné, semble-t-il, de résultats appréciables. Dans ces dernières années encore le gouverneur général de l'Afrique occidentale fit faire des recherches sur les ressources possibles, sur la situation de baies pouvant convenir à l'établissement d'un port, à l'installation de pêcheries. Souvent les Anglais nous ont laissé entendre que la meilleure solution de la question toujours pendante de Terre-Neuve était, à leur avis, dans la baie d'Arguin. Nous y pêcherions dans des eaux où notre présence ne les troublerait pas. Mais, outre que nous n'avons aucun motif d'abandonner les droits très certains que les traités nous donnent sur le French Shore, il faut remarquer que la baie d'Arguin ne saurait remplacer Terre-Neuve où vont se former nos meilleurs marins. Les vents chauds qui soufflent sur le littoral rendraient difficile la préparation du poisson et nécessiteraient l'emploi d'appareils frigorifiques. En tous cas il pourrait être intéressant, à titre d'essai, d'y amener

[1] Ch. Soller, *Les Caravanes du Sahara occidental et les pêcheries d'Arguin.* — Bulletin de la Société de Géographie commerciale de Paris, 1888, t. X, p. 300.

quelques pêcheurs de Terre-Neuve pour y faire campagne.

II. — Les routes qui traversent le Touat.

L'important groupe des oasis touatiennes est le centre d'un certain nombre de routes et le lieu de ravitaillement des nomades du Sahara. C'est une sorte de lentille au foyer de laquelle convergent tous les rayons commerciaux qui traversent le désert. Le mouvement le plus considérable est celui qui va d'est en ouest de la Tripolitaine au Maroc ; il est le dernier que notre présence au Sahara soit venu troubler. Lors de son voyage, Rohlfs estimait à 20.000 francs par an le trafic des plumes d'autruches d'In-Salah à Rhadamès.

Avec le Sud, le commerce du Touat diminue tous les jours. Deux fois par an, dans le district d'Akabli, se forme la grande caravane de l'Akabar à destination de Tombouctou. D'après les renseignements que donne M. Deporter, en 1890, les deux caravanes employaient 9.000 chameaux et le mouvement d'exportation approchait de deux millions, non compris le commerce des esclaves.

Voici les prix que valait alors cette dernière marchandise sur le marché de Tombouctou :

					Prix de vente sur les marchés du Tidikelt et du Touat.	
Enfant mâle, de	4 à	10 ans, de	50 à	80 fr., de	150 à	200
—	10	16	150	200	300	400
Fille........	4	10	80	160	200	350
—	11	16	200	350	500	600
Jeune homme adulte.	16	25	150	200	250	400
Femme.. ..	16	25	200	300	400	500
Homme	25 et au-dessus		100	200	350	500
Femme.....	25	—	150	250	450	550

Vers le nord, le commerce est assez conséquent; des échanges ont lieu avec Figuig, avec le Tafilelt, et surtout avec le Sud Oranais depuis que nous avons assuré la sécurité sur les routes qui y mènent. Le pèlerinage d'El Abiod Sidi Cheik attire les dévots du Gourara. Nos indigènes vont chaque année au Touat faire leurs provisions de dattes, entre la fin d'octobre et celle de décembre, suivant l'époque de maturité des fruits. Ils y portent des denrées alimentaires, de nombreux moutons, parfois des chèvres ou quelques chevaux. Il ne faut pas néanmoins s'exagérer l'importance de ce commerce touatien qui ne saurait s'élever à plus d'un million par an tant à l'importation qu'à l'exportation.

Les rapports établis chaque année par les autorités oranaises ne peuvent évidemment tenir compte que des grandes caravanes annuelles : les petits groupes leur échappent. Les difficultés matérielles d'appréciation sont très grandes : les déclarations

des chefs indigènes sont souvent incomplètes et la manière dont ils estiment les quantités importées ou exportées manque d'uniformité. Quoi qu'il en soit les bénéfices réalisés par nos tribus sont, en moyenne, de 120 0/0 ; on cite même des cas extraordinaires où ils ont atteint 500 0/0[1].

III. — La route de Kano à Ouargla par Amadghor est depuis longtemps abandonnée.

Pour Duveyrier, elle avait été jadis la meilleure voie entre l'Algérie et la Nigritie. Il attribue son abandon, depuis environ deux siècles, aux révolutions qui agitèrent les tribus touareg et au régime établi par le gouvernement turc. L'oasis d'Ouargla était le siège d'un petit royaume tributaire de Tunis; de là, les caravanes se rendaient à Amadghor : « On y ouvrait une sorte de foire annuelle où s'opéraient les échanges des produits des deux régions sud et nord et où, en outre, les caravanes de nègres chargeaient leur provision de sel. Aujourd'hui, la route est déserte et la sebkha d'Amadghor n'est plus exploitée. » Le souvenir de ces relations commerciales était encore très vivace chez les Touareg à l'époque où les visita Duveyrier. Celui-ci insistait beaucoup sur l'intérêt politique et commercial qu'il y aurait à rouvrir l'ancienne foire d'Amadghor ; le général de Colonieu objectait qu'au Sahara on

[1] *Documents pour servir à l'étude du N.-O. africain*, t. III, p. 408.

n'établit pas de foires comme en Europe : elles s'y créent d'elles-mêmes où les besoins commerciaux les demandent, et quand elles disparaissent c'est qu'il y a des causes nécessaires contre lesquelles nous ne saurions réagir[1]. L'idée de Duveyrier semblait cependant pouvoir donner des résultats pratiques et nous devrions aujourd'hui tenter de la mettre à exécution.

IV. — Le mouvement commercial entre le Soudan et la Tripolitaine.

« La ville de Tripoli, dit M. Ed. Blanc, est actuellement la tête de ligne du grand commerce du Soudan et le point d'attache des caravanes. Les principales sont au nombre de trois ou quatre par an; elles comprennent souvent 1.200 et parfois même jusqu'à 2.000 personnes. » En outre, il arrive fréquemment dans cette ville de petits convois formés à Rhadamès et comprenant, en proportion variable, des éléments venus du Soudan. Il s'est formé à Tripoli une association de commerçants connue sous le nom de Société italo-juive; elle a accaparé le marché de Rhadamès : c'est là qu'elle envoie les marchandises européennes destinées au Soudan et au Sahara central; les caravanes venues du sud s'y arrêtent et y laissent leur chargement. Les gens de Rhadamès sont en quelque sorte les commission-

[1] V. Proc. verb. des séances de la première sous-commission du Transsaharien (Sahara-Soudan), 12 et 18 août 1879).

naires des négociants de Tripoli. C'est une des raisons qui empêchent de rouvrir la route de Gabès à Rhadamès[1]. Des caravanes de Rhadamésiens et de Touareg se rendent néanmoins à Tatouïn dans le sud tunisien. En 1895, il s'est fait là un chiffre d'affaires de 300.000 fr. Le massacre de Morès a marqué un temps d'arrêt dans les transactions[2]. Rhat également est un grand marché saharien où les commerçants affluent. Le Fezzan avec Mourzouk est aussi le centre d'un mouvement d'échanges. Plus à l'est encore, l'oasis de Koufra sert de passage aux caravanes venues du Ouadaï.

Kano, Kouka, Zinder, Abecher sont les principaux marchés soudanais en relation avec le nord. Kano méritait, au dire de Barth, d'être comparée aux plus grands centres européens ; quand Monteil y passa, il en évalua la population fixe à 50 ou 60.000 âmes ; 30.000 personnes au moins en encombrent le marché journalier ; l'industrie du vêtement et du cuir y est singulièrement développée ; « on peut dire que cette ville vêt les deux tiers du Soudan et presque tout le Sahara central et oriental[3] ». D'après le capitaine Cazemajou, le commerce de Kano par le Sahara représentait 1.500.000 francs :

[1] *Documents pour servir à l'étude du N.-O. africain*, t. III, p. 460.

[2] Rébillet, *Les relations commerciales de la Tunisie avec le Soudan.*

[3] Monteil, *De Saint-Louis à Tripoli*, p. 282

Exportations.............	800.000 fr.
Importations........ ...	700.000 fr.

Kouka aussi était très importante, sa population égalait celle de Kano, mais elle est aujourd'hui détruite par les brigandages de Rabah, et la mission Foureau n'en a pu voir que les ruines. Zinder est un point digne d'intérêt, une grande partie du commerce soudanais qui remonte vers le nord et celui qui en revient doit passer là. Le capitaine Cazemajou évaluait à 500.000 francs le chiffre des transactions de Zinder :

Exportations.......	300.000 fr.
Importations.............	200.000 fr.[1]

L'oasis de Bilma et l'Aïr jalonnent dans le désert le chemin des caravanes. Dans cette dernière région, Agadès et Tintelloust eurent autrefois leur heure de prospérité relative. Une grande caravane, l'Aïria, forte de 5.000 à 6.000 chameaux, va deux fois par an chercher du sel à Bilma, en passant par l'Aïr.

A l'est du Tchad, le Ouadaï forme un marché assez important ; le sultan du Baghirmi, celui d'El-Kouti lui payent tribut en plumes d'autruches et en ivoire, aussi en regorge-t-il à certaines époques. Autrefois, les marchandises en sortaient par le bassin du Nil ; mais quand le Khédive se fut emparé du Darfour et du Kordofan, le sultan du Ouadaï ferma

[1] *Bulletin du Comité de l'Afrique française*, novembre 1900.

toute communication par sa frontière de l'est ; les caravanes alors partirent d'Abecher sur Koufra, Benghazi et Tripoli [1]. On a signalé dernièrement que Senoussi, mécontent de ce que le sultan d'Abecher avait reçu des envoyés turcs, se disposait à mettre tout en œuvre pour détourner, au profit du Darfour et du Kordofan, le courant commercial de la Cyrénaïque.

Ce commerce que Tripoli fait avec le Sahara et le Soudan, on a essayé de l'évaluer. M. Méry estimait, en 1891, qu'il y avait là un mouvement annuel de vingt millions. Ses éléments étaient à l'importation au Soudan : des draps européens en pièces et façonnés, des étoffes de laine et de soie, de la quincaillerie, du sucre et des épices ; à l'exportation, de l'ivoire, de la poudre d'or, des plumes d'autruche, des gommes, des cuirs bruts et travaillés, des résines, des bois et des bois odorants. Mais ce chiffre est évidemment exagéré ; en le ramenant à 5 millions, on est plus sûr d'approcher de la vérité. Il ne faudrait d'ailleurs pas se laisser hypnotiser par les mots ; à part quelques marchandises comme l'ivoire, les plumes d'autruche et la poudre d'or, qui renferment une certaine richesse sous un petit volume, les quelques peaux que l'on promène à travers le Sahara n'ont aucune valeur aux yeux du commerce européen. M. Foureau nous dit qu'il y a de moins en moins de

[1] Schirmer, *Le Sahara*, p. 348.

caravanes. Tout au plus, le mouvement d'échanges du Sahara pourrait-il alimenter un chemin de fer tous les six mois. Il serait d'ailleurs préférable, croyons-nous, de ne citer aucun chiffre pour apprécier le commerce extérieur du Soudan par la voie transsaharienne.

*
* *

Nos relations commerciales avec le Sahara ont été le souci constant des gouverneurs de l'Algérie et des explorateurs. Toute la politique du Sud-Algérien a, pour ainsi dire, évolué sur le terrain économique. D'où vient que, malgré tout ces efforts, les résultats n'aient pas été meilleurs? Observons d'abord que, d'une manière générale, la suppression de la traite des nègres a détourné les caravanes de l'Algérie et porté un coup irrémédiable à leur commerce : l'esclave, qui joint à une vente facile le bénéfice d'un transport gratuit, était leur marchandise principale. Sans doute, le trafic a pu s'en continuer d'une manière clandestine vers le Maroc et la Tripolitaine, mais on comprend dans quelle proportion restreinte; la pacification et l'organisation du Soudan achève, d'ailleurs, d'en éteindre la source ; les conquérants musulmans qui ravagèrent le pays en furent les grands pourvoyeurs. « Rendez-nous Samory! », disaient, aux membres de la mission Blanchet, les Maures de l'Adrar qui ont vu, après sa disparition, se fermer leur marché d'esclaves. Signataires de la

conférence de Bruxelles, nous aurons le devoir de surveiller au fur et à mesure de nos progrès dans le Sahara, le transit de cette marchandise humaine.

Une autre cause de décadence du commerce transsaharien, est la concurrence de celui qui se fait par la côte du Soudan. En 1892, M. Gauthiot rapporte la déconvenue de commerçants arabes arrivant à Yola, après la traversée du désert, et y trouvant un ponton anglais où le sucre se vendait beaucoup moins cher que celui qu'ils avaient acheté à Tripoli ou à Tunis. Ils ignoraient que Yola était, par eau, à 35 jours de Londres.

D'autre part, notre conquête de l'Algérie a été suivie, au point de vue douanier, de tâtonnements capricieux qui ont achevé d'en éloigner les caravanes. Des dispositions peu libérales ont rendu difficile, parfois même impossible, toute opération commerciale dans le Sud-Algérien et l'on comprend que, dans ces conditions, les caravaniers se soient détournés à l'est et à l'ouest, vers des pays où ils trouvaient à vendre plus facilement et à acheter à meilleur compte.

Jusqu'en 1843, les importations en Algérie, par la voie de terre, avaient été laissées libres. L'ordonnance du 16 décembre 1843 les prohiba complètement (art. 16). La loi du 11 janvier 1851, qui étendait à l'Algérie les tarifs et les règlements des douanes métropolitaines, laissa cette prohibition

debout. Elle fut levée, en 1853, en ce qui concernait les produits originaires de la régence de Tunis et du Maroc, mais resta maintenue pour les produits de toute autre origine : notre Sud-Algérien demeurait fermé au commerce des caravanes. Dans le but d'éviter que des marchandises étrangères, débarquées sur la côte des états voisins, ne s'introduisent en Algérie par voie de terre, on créa des postes douaniers ; les points des frontières de l'est, de l'ouest et de la ligne saharienne, qui ne pouvaient être l'objet de la surveillance directe du service des douanes, furent gardés par des chefs indigènes commissionnés à cet effet. Ce n'est qu'en 1860, après les réclamations du comte de Chasseloup-Laubat, ministre de l'Algérie et des colonies, qu'un décret « ouvrit la frontière du sud de l'Algérie à l'importation en franchise des droits de douane des produits naturels et fabriqués, du Sahara et du Soudan ». Le résultat attendu ne se réalisa d'ailleurs pas, et les caravanes continuèrent à déserter l'Algérie. Les postes douaniers créés par le décret de 1853, sur la frontière du Maroc et de la Tunisie, qui étaient pour le Trésor une lourde charge, avaient entravé avec ces pays toutes transactions commerciales. La loi du 17 juillet 1867 admit pour leurs produits naturels ou fabriqués le principe de la franchise et ne conserva sous le régime des douanes que la zone du littoral. Dans la pratique, les caravanes apportaient avec elles

des marchandises anglaises, italiennes ou allemandes, si bien que pour remédier à la fraude le décret du 24 juillet 1890 réorganisa le service douanier sur les frontières de l'est et de l'ouest de l'Algérie. Nos populations du Sud-Algérien eurent à se plaindre de ces mesures, en particulier celles du Souf, qui virent leurs relations avec les Tripolitains et les Touareg, contrariées par l'arrivée d'un agent des douanes à El-Oued.

Biskra, en 1870, avait été déclaré pays franc pour les marchandises ne payant pas de droits supérieurs à 20 francs les 100 kilos; le bénéfice de la franchise n'ayant pas atteint le but espéré fut supprimé par le décret du 26 avril 1884.

Depuis, des tentatives d'un autre genre ont été faites pour remédier aux conditions défavorables dans lesquelles se trouvaient nos denrées coloniales, sucres, épices, cafés, thés, transportées dans le sud-algérien; comme elles devaient à leur arrivée en Algérie ou en Tunisie payer les droits de douane et d'octroi de mer, elles ne pouvaient entrer en concurrence avec les marchandises étrangères arrivant à meilleur compte par le Maroc ou la Tripolitaine. L'intérêt des populations du Sahara était donc de s'approvisionner chez nos voisins et chez nos concurrents : Figuig se trouvait alimenté à meilleur compte par Mellila qu'Aïn-Sefra par Oran et le chemin de fer; le Souf achetait de préférence aux nôtres

les articles anglais importés par Tripoli à Rhadamès. En 1893, une délégation de Touareg venue à El-Oued pour faire des achats, partit à vide en raison de la grande élévation du prix des marchandises comparativement à celles venant par Tripoli ou le Maroc. Une Commission dite des relations spéciales avec les pays situés au sud de l'Algérie, fut instituée par M. Cambon pour chercher un remède à cet état de choses [1]. » Il est vraiment singulier, dit M. Etienne, qu'il soit impossible au commerce français ou algérien de nouer des relations avec les populations qui sont en contact immédiat avec les habitants de notre propre territoire [2]. » Un amendement qu'il présenta à la Chambre avec plusieurs de ses collègues, amendement inséré dans la loi de finances de 1895, donna lieu au décret du 17 décembre 1896 portant règlement d'administration publique pour le transit des marchandises à travers l'Algérie à destination des oasis sahariennes. A ces marchandises, le décret désigna non pas des marchés francs, mais des postes de sortie : c'étaient pour la frontière sud : El-Oued, Tougourt, El-Goléa, El-Abiod ; pour la région des Ksours vis-à-vis de Figuig, Djenien-Bou-Resg; pour la région des pasteurs, El-Aricha ; pour la zone frontière littorale, Lalla-Mar-

[1] *Documents pour servir à l'étude du N.-O. africain*, t. II, p. 157.

[2] Séance à la Chambre des Députés du 20 mars 1895.

nia. Les droits de douane et d'octroi de mer qui frappent les sucres, épices, alcools[1] destinés à ces divers points, sont consignés ou garantis au bureau de douane du port d'entrée ; à savoir : Nemours, Oran, Arzew, Mostaganem, Alger, Bougie, Philippeville ou Bône. L'indication d'un port élimine les produits du Maroc et de la Tripolitaine pouvant s'introduire par voie de terre ; d'autre part, la perception effective des droits supprime l'obligation de suivre les marchandises à travers un pays difficile à surveiller. Les colis doivent être plombés pendant toute la durée du transit et présentés dans le délai maximum d'un an à partir de la consignation à l'un des bureaux de sortie désignés. La caravane qui les emporte est escortée pendant un certain nombre de kilomètres ; les droits doi-

[1] 1° Les sucres bruts ou raffinés originaires des colonies françaises ; les sucres bruts exportés directement des fabriques de la métropole ; les sucres bruts ou raffinés expédiés de la métropole à la décharge des comptes d'admission temporaire de produits indigènes ou des colonies françaises (complété par un décret du 25 septembre 1900) ;

2° Les cafés, thés, poivres, canelles, clous et griffes de girofle, macis, muscades, piments et huiles minérales importés directement en France ou en Algérie d'un pays hors d'Europe ;

3° L'alcool contenu dans les parfumeries alcooliques, les vernis à l'alcool et tous autres produits d'origine française retenant l'alcool à l'état de mélange ;

4° L'alcool employé à la préparation des médicaments, produits chimiques et autres produits d'origine française obtenus au moyen de la dénaturation de l'alcool.

vent être réclamés au port d'entrée, c'est-à-dire au bureau d'émission lui-même. Il est interdit aux caravaniers de rebrousser chemin vers l'Algérie ; mais en fait ils font souvent demi-tour et réalisent ainsi de gros bénéfices. Le 30 juillet 1900, un décret a réduit à quatre les postes de sortie : Tougourt, Gardhaïa, Aïn-Sefra, Lalla-Marnia. On a pensé que cette mesure rendrait plus facile la surveillance de la contrebande, mais, sans doute, restera-t-elle sans effet.

II. — *Hypothèses sur le commerce futur.*

Nous savons combien il est difficile d'évaluer le faible courant commercial qui, annuellement, traverse le Sahara. Les transactions actuelles ne seraient évidemment pas suffisantes pour couvrir les frais d'un chemin de fer, même en admettant — ce qui est impossible — qu'il les absorbât toutes. Mais il faut tenir compte, disent les partisans du transsaharien, de l'augmentation dans la production et dans la consommation qu'entraînerait l'ouverture d'une voie ferrée. « C'est une loi économique que le trafic augmente partout où le railway est établi. » Encore semble-t-il indispensable à l'application de cette loi qu'il y ait des éléments de trafic susceptibles de s'accroître. « Les chemins de fer, dit M. Lapparent, sont des outils merveilleux, mais si exceptionnel que

puisse être un outil, l'emploi n'en a de raison d'être que quand il y a une force à utiliser, une matière première à mettre en œuvre. » Les voies ferrées font circuler la sève industrielle, mais elles se bornent à la recueillir et ne la créent pas ; « s'il est certain qu'elles en facilitent l'expansion en lui ouvrant des débouchés, il ne dépend pas d'elles, par leur valeur propre, de la faire naître là où il n'en existe pas de germes[1] ».

C'est en additionnant à ce que nous connaissons du mouvement commercial actuel, les prévisions qu'ils font sur ce mouvement développé par les chemins de fer, que des esprits sérieux ont établi par des chiffres le rendement d'un transsaharien futur : recettes et dépenses sont agréablement présentées, mais il est facile de comprendre que sur une base aussi fragile aucune certitude n'a pu être établie. Ce ne sont là que d'ingénieuses hypothèses.

On a essayé de calculer le tonnage des marchandises susceptibles d'alimenter le trafic du transsaharien, tant à l'importation qu'à l'exportation. Il y a vraiment des statisticiens pour qui rien n'est caché. On a même estimé que le prix de la tonne kilométrique ne reviendrait pas à plus de 0,02. M. Rolland cite, à l'appui de cette affirmation, l'exemple des chemins de fer américains qui ont pu abaisser à ce faible taux le prix du transport entre New-York et

[1] Albert Lapparent, *Le siècle du fer*, 1890, p. 299.

Chicago, mais cela ne leur est permis que grâce à un trafic local intense et rémunérateur. Au point de vue du transsaharien, on peut à ce sujet faire des réserves : seul, semble-t-il, le courant d'échanges entre le Soudan et l'Europe aura quelque consistance et peut-être est-il téméraire de compter dans le Sahara sur un trafic local sérieux entre les diverses gares qui y seraient établies. On espère pourtant y voir naître des centres commerciaux aux points d'intersection où la voie ferrée recouperait les routes de caravanes.

Et ce n'est pas seulement un trafic important de marchandises qui est escompté, mais encore le transport des voyageurs : « Tous ceux, dit M. A. Goux, que leurs affaires ou leurs plaisirs appelleront dans le bassin du lac Tchad passeront nécessairement par le transsaharien [1]. » Il en fait une sorte de dénombrement et arrive à un total annuel de 10.000 tant à l'aller qu'au retour; pour atteindre ce chiffre il compte sur les officiers, soldats et fonctionnaires occupés de la surveillance et de l'administration des colonies françaises, anglaises ou allemandes du centre de l'Afrique, sur les colons, sur les indigènes du sud algérien. Les touristes ne se contenteront plus de voir à Biskra l'entrée du désert mais voudront connaître le mystérieux Soudan, et

[1] A. Goux, *Le Transsaharien*, Bulletin de la Société de l'Afrique centrale de Constantine, 1894.

les compagnies de voyages économiques pourront trouver dans le transsaharien un précieux auxiliaire. Enfin, un certain nombre de musulmans riverains du Tchad utiliseront la voie ferrée pour se rendre à la Mecque. Voilà certes un moyen de pèlerinage que n'avait pas prévu le Coran. Pour M. Rolland, pour M. Leroy-Beaulieu également, les voyageurs ne manqueront pas sur le transsaharien. Afin d'en accroître le nombre, l'ingénieux M. Fock propose l'établissement d'un lieu de pèlerinage en un point habilement choisi de la ligne. Un marabout honnêtement récompensé se ferait un devoir évident de persuader aux croyants que la divinité accablerait les visiteurs d'avantages de toute sorte, et l'on verrait du Soudan s'organiser toute une série de trains noirs vers une gare miraculeuse. Cette idée de créer un saint qui payerait quelques kilomètres de chemin de fer semble bien « fin de siècle » à M. de Vogüe. Peut-être aussi cette complicité dans le charlatanisme ne serait-elle point très digne de nous, qui nous piquons de porter aux peuples leur émancipation matérielle et intellectuelle.

*
* *

Quelles sont donc en l'état actuel de nos connaissances les ressources que le sol du Sahara pourrait offrir à l'exploitation. En dehors même de tout projet de chemin de fer, il est intéressant de connaître

la valeur économique de ce qui est, en somme, une colonie française.

Prenons d'abord les ressources minérales : nous en connaissons encore fort peu de choses par nous-mêmes et, par ailleurs, nous devons observer que les indigènes ne sauraient le plus souvent nous donner à leur sujet des renseignements utiles ; ignorant l'usage qu'en pourraient faire les Européens, il peut arriver qu'ils omettent de signaler à notre attention certaines d'entre elles. Des principales, M. Flamand a établi une liste[1] qui ressemble, a-t-on dit, à « un procès-verbal de carence ».

La houille, dont la présence intéresse au plus haut point un chemin de fer et toute entreprise industrielle, n'a pas encore été signalée à l'état de gisement véritable ; on sait que l'Algérie, comme le Soudan, en sont également dépourvus. Le fer est exploité un peu dans le Touat ; il l'est aussi dans l'Adrar ; on en fabrique des balles et les forgerons l'emploient à la réparation grossière des fusils à pierre dont sont armés les Maures. Des mines de cuivre ont été indiquées à Tekkedda, par Ibn-Batouta, mais elles n'ont point laissé de traces, et il est impossible aujourd'hui de fixer leur emplacement. On n'a pas connaissance que l'or soit extrait

[1] G.-B.-M. Flamand, *Aperçu général sur la géologie et les productions minérales du Bassin de l'oued Saoura et des régions limitrophes*.

du sol saharien ; celui que l'on trouve sur les marchés du Touat vient du Soudan ; selon les prévisions de M. Dereims, on a quelque espoir d'en rencontrer dans le Sahara occidental ; le quartz aurifère existe vraisemblablement à l'ouest du Tiris, comme l'indique le nom de Rio de Oro donné à la possession espagnole. On en trouve au sud dans le Sénégal, dans le Falemé ; si l'on remarque que, de cette dernière région jusqu'à l'est du cap Bojador, il existe une grande falaise de grès, de quartzite et de quartz qui semble présenter partout la même constitution, on peut admettre que l'Adrar Tmar fournira un jour de la poudre d'or en quantité plus ou moins considérable. Sur d'autres métaux, comme l'argent, le plomb, l'étain, on n'a que de vagues indications ; on pense notamment qu'au sud du Maroc, les contrées de l'oued Noun, de l'oued Sous et du Tekna renferment d'importants districts métallifères. La mission Foureau n'a rencontré, dans sa traversée, aucun gisement exploitable ; une prospection ultérieure en fera peut-être découvrir. Quelques auteurs ont indiqué l'existence au Sahara de nombreuses pierres précieuses. M. Flamand pense que toutes celles que l'on donne comme venant du Touat proviennent sans doute des Indes. « Apportées par les Indous dans l'Iemen, elles gagnent ensuite Djeddad et la Mecque, d'où elles se dispersent dans tous les pays de l'Islam. » Quant aux fameuses émeraudes garaman-

tiques dont il a été question lors de la mission Flatters, leur existence n'a jamais été contrôlée.

Les nitrates et le sel gemme restent donc jusqu'à présent la seule richesse certaine du sol saharien. « Tous les voyageurs sont unanimes à déclarer comme importante l'exploitation du nitrate de potasse dans la région touatienne. » Dans quelques ksours, les habitants qui extraient le nitrate vivent de son commerce; quelques-uns l'emploient pour fumer leurs terres. Mais l'usage le plus fréquent qu'ils en font est la fabrication de la poudre; la plus grande partie du soufre qui leur est nécessaire pour cela leur arrive du nord par les caravanes du Maroc et de l'Algérie. Quant au charbon de bois, il se prépare dans certains ksours dont il est souvent la seule industrie. « La quantité de poudre que brûlent nos indigènes et les Touatiens pour célébrer la moindre fête, la moindre réjouissance, est, au dire de tous, inimaginable. On sent que nous sommes ici dans l'archipel touatien, au vrai Bled el Baroud, au pays de la poudre, et si les auteurs diffèrent dans l'estimation du prix de vente de cette poudre, tous insistent sur son abondance [1]. » Le récit de Panet tendrait à faire croire à l'existence de nitrates dans l'Adrar; la mission Blanchet n'en a point trouvé à la latitude d'Atar et de Chingueti;

[1] G.-B.-M. Flamand, *ouvr. cité*, p. 111.

d'éminents ingénieurs estiment que l'on en découvrira plus au nord, à Idjil, à Tourine, à Zemmeur. La présence de nitrates avait fait songer à des gisements aussi considérables que ceux qui enrichissent aujourd'hui le Chili et le Pérou, mais on commence déjà à désespérer de voir se réaliser cette hypothèse.

Le sel est, comme nous savons, la base du commerce transsaharien. Les grande salines de Bilma, de Taodéni, d'Idjil sont les trois groupes de production où s'alimente le Soudan; en dehors de ces grands centres et de la sebkha d'Amadgbor qui n'est plus exploitée, il y a dans les bas-fonds du Touat, du Gourara, de l'Adrar, de nombreux gîtes de sel. Au nord du Soudan, la mission Foureau en a vu de grandes quantités qui fournissent un produit bien supérieur au sel médiocre de Bilma. M. Goux affirme qu'à elle seule cette denrée assurerait au transsaharien un revenu de 1.500.000 fr.; il établit son calcul sur 12 millions d'habitants consommant annuellement 2 kilos par tête (soit 24.000 tonnes × 60 fr. coût du transport). M. Rolland base ses opérations sur une consommation de 5 kilos par tête. Pour 80 millions d'hommes, lisons-nous d'autre part, il faut 160 millions de kilos de sel, soit le chargement quotidien et complet de 44 wagons. Il faut observer ici que la gare terminus du transsaharien ne sera pas à la portée de 80 millions de noirs;

que seul le sel venant d'Europe payera la totalité du parcours; celui provenant des salines sahariennes n'emploiera le chemin de fer que sur une partie du trajet. Il faut remarquer, en outre, que le sel européen pénètre aujourd'hui dans le Soudan par la côte de l'Atlantique; l'industrie française fabrique pour l'exportation coloniale des barres de sel aggloméré d'une grande pureté. Le marché soudanais les préfère aux produits du Sahara qui contiennent jusqu'à 50 0/0 de déchets. Même en tenant compte de toutes ces considérations, des calculs très précis permettent à M. Leroy-Beaulieu d'affirmer que le sel suffirait à alimenter les frais d'exploitation d'une ligne ferrée transsaharienne en lui fournissant un trafic de 2.200 fr. à 2.600 fr. par kilomètre [1].

Des ressources minérales passons aux ressources agricoles. Observons tout d'abord qu'en maints endroits, la végétation ne pousse que les années de pluie; souvent un terrain que l'on a vu produire quelques rares plantes à un moment donné reste vide pendant de nombreuses années. Dans les oasis l'homme doit s'ingénier à capter l'eau qui se dérobe dans les profondeurs du sol. La datte est par excellence le fruit du désert, elle est la base de la nourriture du saharien et forme avec le sel l'élément

[1] P. Leroy-Beaulieu, *Revue des Deux-Mondes*, 1er juillet 1899.

principal de son commerce d'exportation; d'un transport facile elle possède sous un petit volume une grande qualité nutritive. La culture en prendra-t-elle jamais beaucoup d'importance? L'Europe jusqu'à présent en use peu. Les dattes ne servent pas seulement comme fruits, on en retire une eau-de-vie que consomment l'Egypte et la Nubie; depuis quelques années elles sont importées en France comme produits à distiller et sont employées dans la fabrication du vin. La préparation de l'alcool pourrait leur fournir un débouché et une cause de développement, mais peut-être n'est-ce point au moment où l'on se plaint à juste titre des ravages de ce produit trop répandu, que les économistes consciencieux doivent lui chercher des sources nouvelles, encore que ce soit là un moyen de rémunérer les capitaux qui s'y emploieraient. On a tenté de faire le dénombrement des palmiers-dattiers de l'archipel Touatien : les dernières estimations de M. Flamand en portent le nombre à 12 millions; un palmier rapporte annuellement de 4 à 5 francs.

Au Touat également se cultive un peu de henné, de tabac, de coton; les gommiers pourraient y être l'objet d'une exploitation rationnelle. La faune saharienne n'est pas plus brillante que sa flore : en dehors du mouton et du chameau qui sont élevés dans les oasis, il faut signaler des troupeaux de bœufs, de

gazelles, d'antilopes qui circulent dans les rares endroits où le fourrage pousse ; on trouve des autruches au nord de l'Adrar, dans l'Aïr[1]; au sud de cette dernière contrée la mission Foureau-Lamy a traversé un pays particulièrement giboyeux. Il faut bien se persuader de ceci : « l'inanité de tout le Sahara en dehors de quelques oasis, centre d'approvisionnement des nomades et habitées par des populations sédentaires[2]. » L'Aïr n'est point cette Suisse africaine dont on nous parle quelquefois ; Suisse, elle l'est peut-être par les accidents du terrain, mais c'est tout. Il suffit de lire la description qu'en font Barth et Erwin de Bary ou d'en entendre parler M. Foureau pour comprendre que cette région n'a rien de tropical. Les troupeaux qu'on y voit sont à la merci des pâturages qui disparaissent d'une année à l'autre ; ils sont victimes d'épizooties fréquentes. Les rares habitants n'y peuvent trouver une nourriture qui leur vient du Damergou. L'archipel Touatien semble bien quant à présent, le seul point capable de fournir à notre commerce des produits dont il pourra tirer partie. Achevons donc dans cette direction la ligne Aïn-Sefra-In-Salah, en nous contentant de proportionner le nombre des trains au trafic que nous obtiendrons.

[1] « Haïr, désert aussi, qui retient son nom par la douceur de son air tempéré. » (Léon l'Africain.)

[2] H. de Castries, *Journal des Débats*, 17 février 1899.

*
* *

Mais le transsaharien ne doit pas seulement traverser le Sahara ; il a plus et mieux à faire que d'aider aux échanges des peuples nomades qu'il rencontrera dans le désert. Il doit aboutir au Soudan : il sera, a-t-on dit, le seul lien commercial rapide et sûr entre l'Europe et l'Afrique centrale, mettra en rapport immédiat 40 millions de Français et 80 millions de noirs et en six jours apportera les richesses des tropiques au cœur même de Paris. Un volume ne suffirait pas à réunir les métaphores enthousiastes que l'on s'est trop souvent plu à employer dans les descriptions imprécises des régions soudanaises afin de les justifier comme objectif du transsaharien : sous un superbe soleil des tropiques nous voyons se dérouler tour à tour les végétations luxuriantes, les vastes forêts caoutchoutières, les récoltes opulentes, les cultures faciles, les mines intarissables, les troupeaux innombrables. Le Soudan est une perle du plus pur orient, un brillant de la plus belle eau. « L'Afrique centrale ! C'est là que se trouve la plus claire des sources de la richesse, source abondante à la veine large et limpide, au jet inépuisable ! » Ne croirait-on pas entendre des poètes chanter le sol qui les a vu naître, là où l'on aimerait à écouter des hommes prudents guidés par une observation calme et raisonnée. En tout état de cause il faut observer

qu'en dépit des produits multiples qu'il aurait à nous offrir, le Soudan ne saurait du jour au lendemain s'organiser comme un marché de consommation; que jamais il ne s'ouvrira à l'immigration intensive des Européens; le climat s'oppose à ce que nos ouvriers ou nos agriculteurs y trouvent place. Un romancier célèbre a pu dans une de ses dernières œuvres nous montrer le « bon Niger » offrant à l'épanouissement des familles françaises la fécondité de ses terres : c'est là une irréalisable utopie. Seul l'indigène éduqué et dirigé par nous pourra au Soudan fournir la main-d'œuvre; ce sera une tâche d'une longue haleine et il faudra plusieurs générations avant que la race noire atteigne notre niveau de civilisation.

A peine connut-on le Soudan occidental qu'on en parla comme d'un grenier d'abondance qui devait au Niger son étonnante fertilité de même que l'oasis égyptienne doit la sienne au Nil. Depuis, les plus enthousiastes ont dû en revenir. Voici, par exemple, ce que nous en dit aujourd'hui M. Duponchel : « Ses produits sont insuffisants pour assurer la chétive alimentation d'une population indigène clairsemée et l'on sait que l'administration militaire a parfois beaucoup de peine à assurer, avec les ressources locales, les ravitaillements d'une garnison cependant bien peu nombreuse [1]. » Nous voici loin des pané-

[1] *Revue coloniale*, 1900. Après avoir établi un parallèle entre

gyriques d'antan. Mais le transsaharien reste, malgré tout, pour M. Duponchel, une opération inéluctable : « Sa construction s'impose comme mode d'exploitation des au delà ; — la mise en valeur du sol, productive par la masse énorme de transports qu'elle déterminera dans les deux sens, assurera au chemin de fer des recettes largement rémunératrices. »

Si encore le Soudan était sans autre communication possible avec le reste du monde, si nous ne pouvions l'atteindre que par le Nord, s'il ne pouvait par d'autres voies nous déverser ses produits ! De la côte de l'Ouest africain partent des lignes ferrées qu'il s'agit d'achever au plus tôt ; chaque année le mouvement commercial augmente entre l'intérieur et les ports de l'Atlantique ; pour les atteindre, les marchandises traversent des pays peuplés ; à quoi servirait-il de leur faire franchir le désert pour gagner Alger, Oran ou Philippeville? Nous savons déjà que la voie transsaharienne a vu se détourner une grande partie de son commerce vers la côte soudanaise : un chemin de fer qui la suivrait devrait compter avec la concurrence de ceux qui se construisent là. « Nous sommes, à l'heure actuelle, comme quelqu'un qui aspirerait aux deux bouts d'un siphon, puisque nous

le régime hydrologique de l'Egypte ancienne et moderne et celui du Niger en amont de Tombouctou, M. Duponchel esquisse un projet général d'aménagement des eaux dans la Mésopotamie nigérienne.

travaillons présentement et avec raison, à créer aux produits du Soudan un débouché vers Dakar, vers Konakry, vers Grand-Bassam. Non seulement le Sahara est vide, mais il se videra de plus en plus à mesure que nous nous efforcerons de drainer le Soudan et le Sahara même par le Sénégal et le Niger[1]. »

Au Sénégal, le chemin de fer de Kayes à Toulimandio est construit sur plus de 200 kilomètres ; sa longueur totale sera de 550 kilomètres et mettra le Sénégal navigable en communication directe avec le Niger. C'est par des voitures et au prix de grosses dépenses que l'intendance fait aujourd'hui parvenir au Niger les denrées nécessaires à l'alimentation des troupes ; lors de son voyage au Soudan, M. Félix Dubois calculait qu'une tonne de marchandises coûtait 1.400 francs pour être transportée de Bordeaux à Ségou et n'arrivait à destination qu'après neuf transbordements. On comprend quelle facilité la voie qui nous occupe apportera au ravitaillement de nos soldats et au développement commercial de la région. Le chemin de fer desservira tout le moyen Niger ; les villes qui bordent le fleuve et sur le marché desquelles se rassemblent les produits de sa vallée occidentale n'enverront plus leurs marchandises au Nord vers Tombouctou déchue, mais leur feront prendre la direction du Sénégal.

Dans la Guinée française un chemin de fer étudié

[1] Aug. Bernard, *La Question du Transsaharien.*

et entrepris sous la direction du capitaine de génie Salesses joindra, par un tracé de 500 kilomètres, le port de Konakry à Kardimania ; toutes les régions du haut Niger seront ainsi desservies.

La Côte d'Ivoire peut donner accès à la mer à une grande partie du Soudan central. Le capitaine Houdaille y étudie la construction d'une ligne qui, partant d'un port à créer, remontera par Kong vers le Bagoé navigable, ce qui, par le Bani, la mettrait en communication avec Djenné.

Au Dahomey, enfin, une voie ferrée doit partir de Kotonou pour atteindre Abomey ; elle sera de là poussée jusqu'à Carnotville. On objecte parfois que toutes ces lignes ferrées se feront concurrence et se nuiront mutuellement. En réalité, chacune a sa raison d'être et répond aux besoins de régions très différentes que séparent des obstacles naturels. « Vers le Niger, unité géographique de l'Afrique occidentale, convergeront les voies d'Ouest en Est pour le cours supérieur jusqu'à Tombouctou et les voies du Sud au Nord pour le Niger moyen. Un jour viendra où les voies se raccorderont au cœur même du pays au grand profit du commerce qui se développera d'autant plus que les voies de communication seront plus nombreuses[1]. » Des travaux publics sont également en cours d'exécution dans les colonies anglaises

[1] C. Guy, *La Mise en valeur de notre domaine colonial*, 1900, p. 528.

de Sierra-Leone, de la Côte-d'Or et de la Nigeria, dans la colonie allemande de Togo. Il s'agit, en somme, pour le développement économique de l'Ouest africain, d'outiller sur l'Atlantique des ports de commerce et de compléter par des chemins de fer l'admirable réseau que forment le Niger et ses affluents. « Quand on aura entrepris des balisages sérieux, qu'on connaîtra mieux tous les secrets de son régime hydrologique, quand on aura établi, chose possible, des communications faciles entre tous les biefs navigables, le Niger constituera, sur 3.000 kilomètres et plus, une des plus belles voies du continent africain[1].

Au Soudan central, d'autres chemins d'accès que ceux du nord sont également ouverts. De Yola, la Benoué et le Niger offrent une voie fluviale sans cataracte, navigable pendant six mois et longue de 1.140 kilomètres. « Cette formidable économie de distance se complique de l'économie de transport qu'offre en général les voies fluviales. » Dira-t-on que six mois de navigabilité possible à des vapeurs de rivière sont insignifiants; mais n'est-il point, sur les mers septentrionales, des ports qui, bloqués par la glace pendant les mois d'un long hiver, redeviennent, dès que les eaux sont libres, le siège d'un mou-

[1] C. Guy, *Les Résultats géographiques et économiques des explorations du Niger*. — BULLETIN DU COMITÉ DE L'AFRIQUE FRANÇAISE, 1899.

ment commercial important? On peut imaginer qu'un jour des railways raccorderont les centres les plus considérables, comme Kano ou Kouka au port de Yola. Ces points sont en dehors de la zone qui nous est affectée, et c'est à nous de nous y réunir en mettant à profit la liberté commerciale qui nous est accordée par les traités. Plus à l'est, M. Gentil se propose de relier l'Oubangi à la partie navigable du Chari ; plus bas, un chemin de fer doit réunir Loango à Brazzaville, sur le Congo. Il est question d'en établir également un de Franceville, sur l'Ogooué, à Diélé, sur l'Alima. Les fleuves et les rivières nous offriront des ressources précieuses. Le véritable réseau est celui que constituent, malgré quelques imperfections, le Congo, le Sangha, l'Oubangi et ses affluents. « Grâce à ces rivières, le Soudan central français qui s'étend du lac Tchad, du plateau de l'Adamaoun au Nil, est d'un accès relativement facile..... C'est grâce à l'Oubangi et à un de ses affluent, le Tomy, que l'administrateur Gentil a pu faire flotter le *Léon-Blot* sur le Tchad, après avoir exploré le Chari. C'est aussi grâce à l'Oubangi et au M'Bomou, son affluent principal, que le colonel Marchand a pu transporter le *Faidherbe* dans le Bahr-el-Ghazal et le Haut-Nil. [1] » Il s'agit d'aména-

[1] Bruel, *L'Oubangi*. Cité par C. Guy, *La mise en valeur de notre domaine colonial*, p. 502.

ger ces cours d'eau et de les compléter par des lignes ferrées ; il faut appliquer ici la formule connue : « La voie de fer minima, la voie d'eau maxima ». C'est par le Niger, par le Congo, par l'ancienne route du Nil que le Soudan central restera longtemps encore en communication avec les ports de l'Afrique. Le transsaharien a la prétention de lui ouvrir à travers le désert un débouché vers l'Algérie ; encore pourrait-on bien attendre pour émettre cette idée que nos possessions de l'Afrique centrale soient mieux connues ; aucun Européen n'a pénétré au Ouadaï depuis Nachtigall ; nous avons vu combien le Soudan occidental avait mal répondu aux promesses qu'on lui avait fait tenir ; ne va-t-il pas en être de même du Soudan central? En mettant les choses au mieux, écoutons la voix très autorisée de M. Schirmer : « A supposer qu'un pays renferme un grand nombre de produits utiles, cela ne suffit pas pour qu'il devienne immédiatement une possession de grande valeur. Il faut aussi qu'on ait avantage à transporter ces produits sur les marchés où ils se consomment. Or, il n'est pas un de ces produits du Soudan central qui ne se trouve également dans l'une au l'autre de nos colonies africaines ; on n'ira donc les chercher si loin que si l'on a intérêt à le faire, si leur prix de vente reste rémunérateur, en dépit du chemin qu'ils auront dû faire. C'est donc en définitive une question de transport. » Sans doute,

le transsaharien est cela ! On l'oublie trop souvent. Cherchons à lui appliquer la loi économique du transport que formule Proudhon par le rapport du poids mort au poids utile ; nous pouvons craindre que le premier ne l'emporte de beaucoup sur le second ; les frais d'établissement et d'entretien de la voie ferrée, ceux occasionnés par le véhicule, par le personnel en marche et en station, inévitablement plus élevés qu'en pays tempéré, seront-ils jamais payés par le transit des marchandises à travers le désert ? Comment pourra-t-on mettre en pratique la règle fondamentale du voiturier : réduction incessante du poids mort, augmentation continue et la plus grande possible du poids utile ?

Répétons ici ce que Duveyrier disait à la Commission supérieure du transsaharien : « Avant de décider la construction d'un chemin de fer à travers le Sahara, il faut savoir d'une manière certaine si les dépenses seront couvertes. » Or, personne ne le sait encore, et cette observation brutale et juste est d'actualité aujourd'hui comme elle l'était en 1879.

CHAPITRE IV

Les tracés du Transsaharien.

Le problème du transsaharien a fait naître de nombreuses discussions. Les conseils généraux, les conseils municipaux, les chambres de commerce, les sociétés de géographie, tant de France que d'Algérie, ont à son sujet émis des vœux, donné des avis. Depuis plus de vingt ans que la question est en suspens, elle a donné lieu à toute une littérature où, sauf d'heureuses exceptions, il est rare qu'elle soit sérieusement traitée. Les brochures et les articles de journaux écrits sur la question ne se comptent plus. Partout l'auteur y présente avec chaleur les arguments propres à la défense de son trajet favori, tandis qu'il oppose aux tracés voisins les objections les plus irréfutables.

Rechercher tous les itinéraires qui ont été proposés ainsi que leurs variantes serait inutile : nous nous bornerons à indiquer dans leurs grandes lignes les projets les plus importants. C'est surtout comme sahariens près de la tête de ligne que les différents tracés ont été étudiés et que, d'ailleurs, ils se justi-

fient davantage ; dès qu'on pénètre plus avant dans le Sud on entre dans le vide ou dans l'inconnu et l'on doit s'efforcer de suppléer par des hypothèses aux renseignements qu'une observation laborieuse pourra seule nous fournir. L'arrivée au Soudan est laissée dans le vague : c'est à l'ouest le coude du Niger : Tombouctou, Bouroum, Tosaye — ou bien sans autre précision, ce sont les pays à l'est du Tchad, une région plus grande que la France, c'est même parfois le Congo.

* * *

I. — *Le Transsaharien par Oran.*

Dès sa fondation, en 1878, la Société de Géographie d'Oran fit du transsaharien son but, son objectif principal. M. Pouyanne étudia dans divers rapports les sections d'un tracé d'Oran au Soudan par Taourirt. La Société ne vit pas ses efforts couronnés de succès, mais point ne lui était besoin de réussir pour persévérer. En 1890, lors de la renaissance des divers projets de transsahariens, la ligne qui nous occupe atteignait Aïn-Sefra à 460 kilomètres de la mer ; sa prolongation vers le Soudan fut particulièrement défendue par M. Sabatier, député d'Oran[1]; elle avait cet avantage de se justifier pleinement jus-

[1] Camille Sabatier, *Touat, Sahara, Soudan.*

qu'au Touat, et les partisans des tracés voisins le reconnurent eux-mêmes.

Depuis 1892, époque à laquelle les Chambres décidèrent le prolongement de la ligne d'Aïn-Sefra, les travaux n'avancèrent que lentement ; on atteignit enfin Djenien-Bou-Resg à 550 kilomètres de la mer et le nouveau tronçon fut inauguré sous la présidence de M. Laferrière, le 1er février 1900. Dans le discours qu'il y prononça, le gouverneur général fit ressortir toute l'importance de Djenien comme point de pénétration vers les oasis du Touat, importance que la prise d'In-Salah venait d'augmenter encore. « Quant au transsaharien, disait-il, espérons-le, mais ne l'attendons pas ; faisons, dès à présent, des sahariens ; construisons, aux moindres frais possible, des lignes algériennes de pénétration ; organisons des caravanes sur rails qui porteront jusque dans nos oasis les plus lointaines, la liberté des échanges, la sécurité et tous les bienfaits de l'influence française. » La ligne se poursuivra vers Duveyrier et Igli par l'oued Dermel et l'oued Sousfana. Elle évite dans sa prolongation ultérieure de traverser Figuig, pour ne donner aucun motif de récrimination au Maroc, aucune raison d'intervention à quelque puissance européenne, mais s'en rapproche suffisamment pour que l'oasis se trouve dans son rayon d'action. D'Igli, nous étendrons notre rayonnement jusqu'au Tafilelt. Puis la voie descend la vallée de l'oued Messaoura, en des-

sert les oasis, celles du Gourara, du Touat, du Tidikelt ; ensuite elle pénètre dans l'inexploré pour en sortir sur le coude du Niger. Les indications les plus importantes que nous ayons sur cette dernière partie sont dues aux remarquables travaux de MM. Pouyanne, Sabatier, Deporter et Bissuel.

Dans sa séance du 30 janvier 1899, le Conseil supérieur du gouvernement algérien prit en considération le vœu émis en ces termes par M. Sabatier. « Que la ligne de Djenien-Bou-Resg soit prolongée et mette le plus vite possible en communication, par la voie la plus courte de moitié que les lignes vers le Tchad, l'Algérie et le Soudan. » M. Etienne, député d'Oran, est d'avis également que la voie se prolongera un jour ; la réalisation de ce projet donnera à la France « la force matérielle nécessaire pour accomplir ses destinées dans tout l'ouest de l'empire africain ».

Et sous toutes réserves on peut accorder, en effet, que le tronçon d'Oran à Aïn-Sefra apparaît comme l'amorce du Transsaharien prochain le plus raisonnable, et cela parce qu'il est très avancé vers le sud, que des motifs irréfutables nous obligent de le prolonger à bref délai, parce que d'ici quelques années notre situation dans la boucle du Niger nous permettra de dire en connaissance de cause si l'arrivée d'une voie ferrée du nord y est indispensable, parce qu'enfin c'est le Sahara occidental qui est le « centre de gravité » du Sahara français.

Voici d'une manière approximative la longueur qu'aurait cette voie :

Oran-Djenien	550 kil.
Djenien-Igli	250 —
Igli-Touat.....	460 —
Touat-Niger	1.140 —
	2.400 kil.

II. — *Le Transsaharien par Alger.*

C'est d'Alger que partait le tracé proposé par M. Duponchel. Il était naturel, en effet, de placer au centre économique et administratif de l'Algérie la tête de ligne d'une voie qui devait en faire le seuil de nos possessions africaines; Tombouctou était le but qu'il fallait atteindre, et M. Duponchel compare la situation de cette ville sur le Niger vis-à-vis d'Alger, à celle d'Orléans sur la Loire vis-à-vis de Paris.

C'est d'Alger aussi que part le tracé défendu par M. Broussais. Le Soudan occidental reste son objectif, mais le projet tient compte d'un embranchement possible vers le Soudan central[1].

C'est dans l'histoire des transsahariens celui qui a eu le moins de chance; aujourd'hui encore c'est dans la province d'Alger que la voie de pénétration est la moins avancée : elle atteint Berrouaghia à 135

[1] Emile Broussais, *De Paris au Soudan.*

kilomètres de la mer. De Berrouaghia à Laghouat, on a commencé à construire une route dans des conditions telles qu'elle puisse facilement, le cas échéant, recevoir une voie ferrée. En agissant ainsi on n'avait fait que suivre l'avis formulé par M. Burdeau en 1892, dans son rapport sur le budget général de l'Algérie : « ... Les ingénieurs se proposent d'asseoir la route dans des conditions propres à permettre ultérieurement d'y poser des rails : on ne peut qu'encourager cette tendance si elle doit se borner au cas où la disposition est justifiée par l'importance commerciale et stratégique de la route. » Mais, en 1896, la commission du budget jugea le procédé incorrect comme tendant à construire un chemin de fer avec des crédits demandés pour une route; depuis lors le projet de loi devant assurer l'arrivée de la locomotive au moins jusqu'à Laghouat a été continuellement ajourné.

Dans sa séance du 27 janvier 1899, le Conseil supérieur du gouvernement algérien a émis, sur le rapport de M. Lutaud, des vœux :

1o Pour que la convention portant concession à la compagnie de l'Ouest algérien de la section de Berrouaghia à Boghari, 42 kilomètres, convention toute prête à recevoir l'approbation du Parlement, soit déposée immédiatement sur le bureau de la Chambre;

2° Pour que l'avant-projet des travaux restant à effectuer sur une longueur de 86 kilomètres entre Boghari et Laghouat, avant-projet transmis à M. le Ministre des travaux publics le 16 juillet 1896 et pris en considération par décision du 3 novembre suivant, soit également soumis à la sanction parlementaire. Ces vœux furent renouvelés à la séance du 16 décembre 1899 d'une manière plus pressante encore.

La ligne desservirait les cercles de Djelfa et de Laghouat qui comptent respectivement 56.000 habitants. Au delà, elle offrirait des débouchés aux populations pastorales du Mzab qui, placées entre l'extrême sud et le nord de l'Algérie, forment un centre commercial d'une certaine importance; elle faciliterait l'exploitation des forêts et des terrains d'alfa des Hauts-Plateaux. Un avant-projet de M. Choisy étudie le tracé depuis Laghouat jusqu'à El Goléa. Si jamais un chemin de fer aboutit jusqu'à ce point, les frais de transport et de ravitaillement de nos troupes en seront singulièrement réduits. De Berrouaghia à El Goléa le transport d'une tonne de matériel est payé par l'administration militaire 388 fr. 84. Puis :

De El Goléa à Fort Mac-Mahon .	282 fr. 50
De El Goléa à Fort Miribel......	272 50
De El Goléa à In Ifel	270 [1]

[1] *Documents pour servir à l'étude du N.-O. africain*, t. III, p. 349.

De El Goléa la ligne transsaharienne se continue sur In Salah et du Touat elle se confond avec celle du tracé précédent dans la direction du Niger. Elle peut également prendre sa direction vers le Soudan central. Il faut rendre au département algérien cette justice qu'il a souvent manifesté dans la question du transsaharien, son souci de l'intérêt général en laissant entendre qu'il s'inclinerait devant la solution la plus rationnelle et la plus économique. M. Broussais propose lui-même que des études de la voie Alger-Laghouat soient dirigées dans le double sens d'un raccordement avec le transsaharien de l'est ou celui de l'ouest suivant la solution adoptée par les pouvoirs publics; « comme il est indispensable, avant de construire une voie ferrée, de l'étudier d'une façon complète », il pense que l'on devrait auparavant tenter d'unir le Soudan à l'Algérie par le fil télégraphique.

III. — *Le Trassaharien par Constantine-Biskra-Ouargla.*

Ce troisième tracé est celui qui a fait le plus de bruit; il a été défendu par les ingénieurs Rolland et Fock, par le général Philebert, le colonel de Polignac, Ferd. de Béhagle. C'est le tracé de M. Leroy-Beaulieu. Il doit prolonger vers le sud les 325 kilomètres de voie ferrée qui joignent à Biskra le port

de Philippeville par Constantine et Batna. Depuis notre protectorat tunisien ce tracé est devenu « central » par rapport à nos possessions méditerranéennes. Sans doute est-ce pour rendre cet avantage plus évident que dans sa carte M. Fock trace au Maroc une étonnante frontière qui rétrécit à plaisir notre Afrique française vers l'ouest ; par une coïncidence curieuse le tracé oranais se trouve de la sorte côtoyer la limite fantaisiste dessinée à notre Sahara occidental [1].

La voie doit suivre l'itinéraire reconnu de la mission Flatters, la route par laquelle M. Foureau a fait la traversée du désert, le chemin depuis longtemps abandonné des caravanes. « Sa longueur, dit M. Leroy-Beaulieu, serait de 2.400 à 2.600 kilomètres, suivant que l'on aboutirait près de Zinder ou exactement au lac Tchad [2]. »

Jusqu'à Tougourt le prolongement de la ligne de Biskra se justifie parfaitement par la présence des riches palmeraies de l'oued Rhir. Au delà, vers Ouargla, la nécessité s'en fait déjà moins sentir. « Le chemin de fer de Biskra à Ouargla, dit Paul Blanchet, si jamais il se fait, ne rendra pas la vie à Ouargla ». L'ancienne reine du désert lui apparaît comme

[1] A. Fock, *Algérie, Sahara, Tchad.* Réponse à M. Camille Sabatier.

[2] P. Leroy-Beaulieu, *Le Chemin de fer transsaharien,* REV. DES DEUX-MONDES, 1er juillet 1899.

irrémédiablement déchue ; elle est d'ailleurs insalubre, et la fièvre en chasse Européens et indigènes. Voilà longtemps, en tous cas, qu'une Société s'est constituée pour construire jusque-là un chemin de fer ; il serait équitable que l'Etat tînt compte au plus tôt des sommes qu'elle a engagées pour étudier cette question. Elle ne demande point de garantie d'intérêt, mais une concession de 2 à 300.000 hectares ; il resterait à déterminer si ce ne sont pas là des terres de parcours sur lesquelles des tribus indigènes pourraient revendiquer un droit de propriété.

Au sud d'Ouargla la ligne ferrée entrerait dans le vide absolu et cela jusqu'à l'Aïr. C'est le pays des Touareg, pays dont on ne peut rien faire, qu'il est impossible de mettre en valeur d'une manière quelconque. L'eau y est rare, les puits souvent à sec et la mission Foureau y faillit périr de soif. Quant à l'Aïr nous savons que c'est une région particulièrement déshéritée. De là le Transsaharien ira-t-il à Zinder où il se trouvera en face du Soudan anglais, se prolongera-t-il vers le Tchad et le contournera-t-il ? On lui donne parfois Barroua comme point d'arrivée, mais c'est là un point sans importance où ne se trouvent que quelques paillottes vides. Le mieux est d'imiter les partisans du transsaharien et de faire aboutir ces 2.500 kilomètres de rails au Soudan central sans autre détermination [1].

[1] « Il doit s'enfoncer en quelque sorte par une ligne droite

Tandis que nous voyons les Chambres de commerce de Constantine, de Philippeville, de Bône appuyer de leurs vœux le projet du transsaharien, il est bon de signaler la Chambre de Bougie qui paraît beaucoup moins enthousiaste à son endroit. Si la métropole croit devoir le construire dans un but politique qu'elle le fasse, mais l'Algérie n'y a aucun intérêt et il lui serait préférable de voir les capitaux s'employer à l'achèvement de son outillage intérieur plutôt que de se laisser détourner par le mirage d'une œuvre dont elle ne tirera aucun profit[1].

IV. — *Le Transsaharien par la Tunisie.*

L'acte de naissance de ce projet est un rapport officiel de décembre 1888 dû à M. Ed. Blanc[2], que le gouvernement tunisien avait chargé de l'étude des points les plus favorables pouvant servir de ports d'attache aux futures lignes ferrées du Sud de la régence. Le tracé met à profit la profonde échancrure que la Méditerranée fait à l'est de la Tunisie et

de la Méditerranée vers la région du Tchad entre Zinder et ce lac. Voilà le point d'aboutissement nettement tracé. » P. Leroy-Beaulieu.

[1] Chambre de commerce de Bône. Séance du 4 juin 1899. Rapport de M. Martel.

[2] Déjà en 1884, J. Ferry, ministre des affaires étrangères, avait confié à plusieurs ingénieurs la mission d'étudier un projet de voie ferrée de Gabès à Rhadamès, par Berresof ; la préparation en était due à M. l'ingénieur Duportal.

qui rapproche de beaucoup le littoral nord-africain du Soudan. Aussi offre-t-il au point de vue logique un aspect très séduisant. Il atteint le Tchad par Rhadamès, Rhat et l'oasis de Bilma. Il aurait le mérite, dit-on, de longer nos possessions et de nous établir solidement sur nos frontières ; on peut en revanche lui reprocher d'être en correspondance plus directe avec l'Italie qu'avec la France, et de passer à Rhadamès et à Rhat qui sont turcs, mais on obtiendrait sans doute facilement l'autorisation de traverser ces oasis, faute de quoi on pourrait au moins les côtoyer. Depuis quelques années M. P. Bonnard s'est fait le champion d'un transafricain suivant cette direction. Sur une carte dont sont absentes toutes les difficultés de terrain, il réunit par une ligne menée sans hésitation de Bou-Grara à Loango, la Tunisie au Congo. La route de Bilma lui paraît s'imposer au premier transsaharien français : « mauvaise aux chevaux, aux chameaux, elle peut être bonne aux locomotives ».

*
* *

A côté de tous ces grands transsahariens qui vont de la Méditerranée au Soudan, il est un projet qui semble devoir donner des résultats plus heureux : c'est celui de relier un jour par une voie ferrée courant d'ouest en est les oasis de notre Sud-Algérien. La présence de centres peuplés assurerait au

moins quelque trafic. Partant de l'Oranie le chemin de fer se dirigerait par Laghouat et Ouargla sur le Sud-Tunisien. (Projet du Dr Huguet.) Cette anse saharienne pourrait, dans l'avenir, servir de base à un transsaharien. Nous avons vu que M. Louis Rinn proposait un tracé plus méridional qui passerait par In-Salah[1].

V. — *Le Transsaharien par la Tripolitaine.*

« A qui possédera Tripoli, disait G. Rohlfs, appartiendra le Soudan », et il conseillait aux Italiens de conquérir la Tripolitaine. Il proposait de diriger une voie ferrée vers Kouka en partant de Tripoli ou du fond de la Grande-Syrte; il pensait même fonder une société internationale qui aurait négocié l'achat de Tripoli avant de construire le chemin de fer. Il voyait dans cette ligne, la plus courte qui puisse relier la Méditerranée à l'extrême concavité du golfe de Guinée, une voie maîtresse pour le commerce du monde. Les partisans du transsaharien ont souvent manifesté la crainte de se voir devancer par ce transsaharien rival; il ne semble pas, jusqu'à présent, que l'aventure ait tenté sérieusement qui que ce soit.

*
* *

Entre autres projets on peut citer encore :

[1] Dans la crainte de créer des confusions, nous n'avons pas signalé les divers projets de l'Anse saharienne sur le croquis qui accompagne ce texte.

Le transsaharien du Cap Noun à Tombouctou par l'oued Draa, Tindouf, Taodéni, Araouan. (Communication de M. Allain à la Société de géographie, 21 mars 1880, C. R., p. 165.)

Le tracé de M. Bouniceau de Paris au Cap : Convoi traversant le détroit de Gibraltar sur un ponton et longeant le littoral par Ceuta, Tanger, Rabat, Mogador pour aboutir au Sénégal et de là continuer le long de la côte en traversant tous les comptoirs européens qui y sont échelonnés jusqu'au Cap. Au sujet de ce projet on peut signaler ici l'idée de M. Berlier, l'ingénieur bien connu, de faire un tunnel sous-marin permettant de relier l'Europe à l'Afrique, par une voie ferrée sous le détroit de Gibraltar.

Signalons aussi le projet de M. Radiot, en 1891, d'un Transsaharien transatlantique : son objectif n'est plus le Soudan, mais le Brésil. Il veut « créer une voie de communication doublement intercontinentale de l'Europe à l'Amérique du Sud, au lieu d'une voie exclusivement saharienne ou soudanienne sans aboutissant logique ». Le même trajet fut défendu par M. Beau de Rochas avec les étapes suivantes : Pernambuco, Rio Nunez, Djidjelly, Marseille.

Ajouterons-nous, pour essayer d'être complet, que ce Sahara, que l'on s'ingénie à traverser par des voies de fer, le sera peut-être un jour par les moyens tout différents de la navigation fluviale ou aérienne !

Au Congrès des Sociétés de Géographie de 1899,

l'amiral Servan présenta un vœu tendant à étudier un projet de dérivation du Niger, vers le désert, dans la direction du Touat ; ce vœu, d'ailleurs, restera sans doute platonique. D'autre part, le commandant Hourst et des aéronautes distingués ont eu l'idée de franchir le Sahara en ballon ; l'Académie des sciences s'est occupée de la question. On sait que les héros de J. Verne ont, depuis longtemps, employé ce moyen pour traverser l'Afrique.

*
* *

Le transsaharien serait-il décidé qu'il aurait à surmonter deux obstacles : les premiers, matériels ; les seconds, financiers.

Notre intention n'est point de parler ici des difficultés de construction que rencontreront les ingénieurs dans le tracé d'une voie ferrée au désert ; c'est là un côté technique pour lequel nous manquons de compétence. A toutes, d'ailleurs, les ressources de la science moderne sauront trouver réponse. Le manque d'eau ou sa répartition défavorable, ses qualités requises dans l'alimentation des chaudières, l'absence de charbon, de matériaux de construction, le recrutement de la main-d'œuvre, la protection de la voie ferrée contre l'invasion des sables ou les accidents du climat, sont des points qu'il serait intéressant d'élucider. Il y a là, pour les partisans du transsaharien, un sujet d'étude plus fructueux que la

discussion des tracés ou l'évaluation du trafic. Où la locomotive prendra-t-elle sa force motrice? Devra-t-on, comme l'a proposé M. Duponchel, amener l'eau dans des réservoirs distants de 50 à 50 kilomètres, au moyen d'une conduite de refoulement continu? Par quels moyens se procurera-t-on l'électricité dont on a parlé? Usera-t-on de la chaleur solaire? Rohlfs avait proposé l'emploi de verres lenticulaires pour chauffer l'eau des locomotives; n'avait-il pas imaginé aussi, en se reportant aux Chinois qui se servent de voiles dans leurs véhicules, que les vents alizés pourraient rendre des services dans la locomotion au Sahara!

Et ce transsaharien qui coûtera 200, 500, 800 millions peut-être, qui en supportera les frais? L'Etat, seul, pourrait s'y risquer s'il le croyait indispensable à sa domination, mais n'a-t-il pas mieux à faire que de s'hypnotiser sur une œuvre qui, jusqu'à présent, semble devoir rester stérile? Quelle compagnie financière, assez peu soucieuse des capitaux de ses actionnaires, oserait se lancer dans une pareille entreprise[1]? Il est vrai qu'elle aurait toujours la ressource de demander à l'Etat de grosses

[1] En 1890, un syndicat de financiers internationaux avait sollicité la construction du transsaharien. Il demandait, entre autres avantages, la concession à perpétuité, sur chaque côté de la voie, d'une bande de terrain de 80 kilomètres, et la concession « sur tous les terrains, réservés ou concédés, de la propriété des eaux superficielles ou souter-

garanties d'intérêt[1] ! « Et ne craindrait-on pas, au lendemain du Panama et des mines d'or du Transvaal, de lancer la petite épargne française dans une entreprise gigantesque, au risque qu'elle pût se plaindre un jour d'avoir connu, après le Panama maritime, le Panama à sec[2]. » Si cette vérité paraît inaccessible à certains économistes, elle sera mieux comprise sans doute de la masse des contribuables.

raines, des mines aurifères ou autres gisements de fer, de cuivre, de phosphates, de houille, salines, pêcheries, forêts, en un mot de tous les produits naturels du sol et du sous-sol ». V. P. Bonnard, *La lutte pour le grand Central africain*, p. 34.

[1] « Même sans autre appoint de nitrates et de trouvailles dans le Sahara, autres que le sel, il apparaît comme infiniment probable que le transsaharien aurait, en voyageurs et en marchandises, un trafic minimum de 6.000 à 7.000 francs par kilomètre environ pour des frais d'exploitation qui ne pourraient dépasser 3.000 francs, soit 50 0/0 de plus que les frais d'exploitation du nouveau réseau tunisien. Ce trafic minimum de 6.000 francs, on a l'espérance de le voir doubler ou tripler ; il est probable que, même financièrement, le chemin de fer transsaharien sera à la longue une excellente affaire. Néanmoins, comme le gros public n'est pas familier avec des œuvres de ce genre, il serait impossible d'accomplir, sans une garantie d'intérêt de l'Etat, cette grande œuvre qui sera probablement, à la longue, très rémunératrice. »

P. Leroy-Beaulieu. *Le chemin de fer transsaharien*, REVUE DES DEUX MONDES. 1er juillet 1899.

[2] C. Guy, *La mise en valeur de notre domaine colonial*, p. 538.

CONCLUSION

I. — *Les chemins de fer dits : Trans-désertiques.*

C'est une habitude chez les partisans du transsaharien de dresser en face de la lenteur que nous mettons à construire la voie qui leur est chère, l'exemple des Américains, des Russes, des Anglais qui n'ont pas craint d'exécuter de longues voies ferrées dans de vastes régions jadis improductives et ignorées. Ils nous montrent, pour nous faire honte, la rapidité avec laquelle les contrées traversées se sont éveillées à la vie économique, comment elles se sont ouvertes à l'activité agricole et industrielle. Mais, à vrai dire, leur comparaison pèche un peu, et l'assimilation qu'il font du transsaharien avec ces chemins de fer que, pour les besoins de leur cause, ils qualifient de désertiques, laisse souvent à désirer.

C'est aux Etats-Unis que nous trouvons le premier exemple d'une grande voie transcontinentale, bientôt insuffisante et suivie de plusieurs autres. Commencée en 1862, cette œuvre fut menée à bien malgré la guerre de Sécession et terminée en 1869. Il s'agis-

sait de traverser les solitudes du Far-West pour atteindre la Californie et les bords du Pacifique. Le but justifiait bien la grandeur de l'œuvre : après la découverte de l'or la Californie s'était peuplée d'Européens; San-Francisco, d'ailleurs, n'était-il pas un port ouvert à l'Ouest sur le vieux monde ? c'était la communication avec le Japon, la Chine, les îles de l'Océanie.

Dans une digression sur le chemin de fer du Pacifique, M. Duponchel établit sa comparaison avec le transsaharien ; mais l'abîme qui l'en sépare saute aux yeux. Il traverse et atteint des pays offrant des ressources à l'exploitation industrielle et où les émigrants de race blanche sont capables de vivre. On pourrait ajouter à cela qu'avant de l'entreprendre les Américains chargèrent une commission de visiter les régions peu connues entre le Mississipi et la Californie : le résultat de ses travaux fut condensé dans quatorze volumes. Où sont-ils les quatorze volumes qui réunissent les documents nécessaires à la construction du chemin de fer d'Alger au Soudan ?

En 1867, lors de la constitution de la « Dominion » du Canada par la Fédération des provinces britanniques de l'Amérique du Nord on décida l'exécution d'une voie ferrée devant relier l'Atlantique au Pacifique. L'entreprise fut discutée et retardée jusqu'à ce que les explorations aient mieux fait connaître les caractères du pays à traverser. Dans les régions

encore incultes qui bordent le lac Supérieur, on découvrit des forêts de sapins, des dépôts minéraux, des millions d'hectares de terres arables. La vaste région de prairies entre Winnipeg et les montagnes Rocheuses offrait des ressources agricoles d'une grande richesse. Sur le flanc des montagnes on trouva d'importants gisements de charbon et l'on s'aperçut qu'au delà la Colombie anglaise possédait tous les éléments nécessaires au commerce et à l'industrie. Beaucoup d'émigrants déjà s'y étaient installés quand, en 1881, la Compagnie du Canadian Pacific fut formée et, en 1885, le Canada oriental était uni au Nord-Ouest par une voie ferrée continue.

En 1880, le gouvernement russe entreprit la construction d'un chemin de fer qui devait réunir le bord oriental de la Caspienne aux frontières de l'Afghanistan, de l'Inde et de la Chine. En 1888, le transcaspien était achevé et mettait à portée de l'Europe les mystérieuses cités des mille et une nuits. « Il est, dit M. de Vogüé, le meilleur auxiliaire moral du transsaharien. » Mais lui non plus n'est pas un chemin de fer trans-désertique : on l'a dit avec plus de justesse, il est un chemin de fer juxta-désertique. Néanmoins, l'étude de sa construction pourra donner des renseignements précieux au sujet de nos lignes sahariennes. Les Russes ont triomphé là de difficultés matérielles souvent analogues à celles dont nous aurons à tenir compte. Construit d'abord au

point de vue purement stratégique, le transcaspien est devenu bientôt un instrument économique de premier ordre : il est vrai qu'il côtoie et dessert des régions habitées et cultivées. On doit de Tachkent le prolonger par deux embranchements dont le premier ira vers Omsk et le second vers Orenbourg ; de Merv une ligne atteindra la frontière de l'Afghanistan pour y pénétrer sans doute jusque Hérat.

Une grande voie ferrée que l'on met également en parallèle avec le transsaharien, est celle que les Russes sont près d'achever en Sibérie. Là encore, comparaison n'est pas raison, et si une chose étonne, c'est bien qu'on ait eu la pensée de faire un rapprochement entre ces deux lignes. En dehors de sa partie septentrionale que les conditions climatériques et l'état de congélation perpétuel du sol rendent impropres à la colonisation, la Sibérie présente de nombreux éléments de richesse. D'est en ouest, sur toute la région centrale, s'étend un large ruban de forêts ; puis vient la zone agricole, long couloir jalonné par des villes importantes et que traverse le chemin de fer. On y cultive les céréales, le tabac, le chanvre, le lin, on y élève des chevaux, des bœufs, des moutons, en certains endroits des chameaux, parfois des cerfs. La chasse, la pêche, l'apiculture y offrent d'importantes ressources. Des gisements de cuivre, d'or, d'argent, des mines de charbon y sont exploitables et exploités. La population s'accroît

chaque année par l'émigration des paysans russes[1].

Il y avait donc là des motifs suffisants à la mise en œuvre de grands travaux publics. Le transsibérien fut décidé en 1891 ; il s'est depuis poursuivi avec rapidité, malgré les difficultés que lui opposait une région accidentée, coupée de nombreux cours d'eau. En 1900, 5.400 kilomètres étaient couverts de rails, ce qui donne une moyenne de 600 kilomètres par année. Il ne suffira d'ailleurs pas à transporter toutes les marchandises de la Sibérie; des embranchements le compléteront et, déjà, on a organisé sur quelques fleuves la navigation à vapeur. En dehors du rôle économique qu'il joue en Sibérie même, il a la plus haute importance pour l'action russe en Chine.

Mais nous voici loin du transsaharien. Tous ces chemins de fer, nous le voyons, ont permis à l'activité humaine de développer dans des pays vierges l'agriculture, l'industrie, le commerce, parce qu'ils ont été construits sur un sol fécond, un soussol riche, dans des contrées habitables. Personne ne songe à cultiver la terre au Sahara; personne n'y connaît de richesses minières exploitables; quant au commerce, nous savons qu'il y est nul ; celui du Soudan prend d'autres directions. Dans ces conditions, on ne voit pas bien ce que ferait le transsaharien.

[1] P. Labbé, *La colonisation russe en Sibérie*. — *Quest. Diplom. et Coloniales*, 15 nov. 1900.

On nous a encore donné en exemple, sans chercher davantage à justifier la comparaison, les voies ferrées de l'Amérique du Sud ou la ligne tunisienne de Sfax à Gafza. On a cité le fameux chemin de fer de la Rhodésia, premier tronçon du grand transafricain anglais construit avec une hâte telle que le lendemain du jour où on l'inaugura, il était hors d'usage[1]. Le chemin de fer de Coolgardie dans l'Australie occidentale traverse sans doute un désert sans eau et malsain, mais beaucoup plus court que ne serait le transsaharien, il a été construit pour atteindre d'importants gisements aurifères ; la passion de l'or qui explique tant de folies humaines, suffit à justifier celle-là.

En faveur du transsaharien, M. Leroy-Beaulieu rapporte l'opinion de l'économiste allemand Roscher ; ce dernier fait remarquer « que toutes circonstances égales, une ligne ferrée qui suit le méridien est dans de meilleures conditions de rendement qu'une ligne ferrée qui suit le parallèle, parce que la première réunit des climats différents et des productions différentes ». Cette affirmation, qui paraît formuler une sorte de loi économique, est absolument vaine et enfantine ; il ne s'agit point pour assurer du trafic à un chemin de fer, de le construire dans le sens de la longitude ou de la lati-

[1] *Bulletin du Comité de l'Afrique française*. Renseignements coloniaux. Juin 1898.

tude ; il s'agit simplement de lui faire traverser des contrées agricoles et industrielles. Les productions d'ailleurs, pas plus que les climats, ne sont réparties également suivant des zones parallèles : Naples et Pékin ne sont-ils pas sensiblement à la même latitude?

II. — *Devons-nous construire le Transsaharien ?*

L'idée d'un chemin de fer transsaharien a, comme nous l'avons vu, trouvé des avocats chaleureux, des partisans convaincus; il est bon de noter ici les noms de ceux qui, d'un esprit plus calme et plus clairvoyant, lui ont opposé des objections jusqu'aujourd'hui victorieuses; ce ne sont point là comme semble le croire M. Leroy-Beaulieu « des sceptiques impuissants qui incarnent l'esprit de négation ». On ne trouve pas à la vérité d'adversaires systématitiques et le débat entre les deux partis peut se résumer ainsi : construira-t-on le transsaharien avant d'avoir trouvé les raisons qui le justifient ou le construira-t-on après?

Nous savons que Faidherbe prisait peu le projet d'une voie ferrée à travers le Sahara. « Dans notre opinion, dit-il, la grande chose à entreprendre relativement à l'Afrique centrale, ce n'est pas de rétablir à travers un pays maudit, des voies commer-

ciales impossibles [1]. » Ce qu'il veut, c'est la pénétration par le Sénégal, c'est la main mise sur la navigation du Niger.

Gérard Rohlfs était l'ennemi d'un transsaharien français, mais peut-être trouvera-t-on son opinion sujette à caution, puisqu'il avait réservé ses tendresses pour un transsaharien partant de Tripoli.

En 1881, le docteur Lenz revenant de son voyage à Tombouctou, déclara, dans une conférence faite à Berlin, l'exécution d'un transsaharien irréalisable et chimérique. C'était l'avis également du docteur Nachtigall. M. Grévy, gouverneur de l'Algérie, à qui M. Barthélemy-Saint-Hilaire avait communiqué l'opinion des deux savants, formula quelques réserves [2]. Lenz, d'ailleurs, ne tarda pas à revenir à une opinion moins intransigeante.

On ne saurait trop se graver dans la mémoire ces mots de Duveyrier, aussi vrais aujourd'hui qu'il y a vingt ans : « Avant de jeter dans le Sahara 125 ou 160 millions de l'argent de la France, il faut, ce me semble, être mieux éclairé que nous ne sommes quant à l'utilité réelle, pratique et actuelle de l'établissement d'un chemin de fer ; il faut que nous ayons déjà noué des relations directes avec les Etats

[1] Lettre au Président de la Société de Géographie de Lille, 1887. Jauréguiberry et Brière de l'Isle partageaient son avis.

[2] *Documents pour servir à l'étude du N.-O. africain*, t. III, p. 20.

musulmans de la Nigritie et que nous ayons pu étudier sur place tous les produits qu'ils peuvent nous livrer dès aujourd'hui..... [1]. »

Parlant du transsaharien, M. de Vogüé s'exprime ainsi : « On ne le conçoit pas comme un fil de sonde allant plonger dans l'inconnu, dans les aventures et les déceptions ; on le conçoit comme une voie attendue à son extrémité, sûre d'y trouver accueil dans une gare française [2]. »

M. Foureau n'a pas à décider, dit-il, si la France doit essayer d'amener à elle le faible mouvement commercial qui va du Soudan à la mer par le désert. Il n'envisage l'exploration du Sahara qu'au point de vue scientifique [3]. Mais on peut affirmer que dans les rapports de ses missions rien ne plaide la cause du transsaharien, et la traversée qu'il vient d'accomplir a enlevé à ce sujet les dernières illusions que l'on avait pu conserver.

Aux yeux de M. Schirmer, le meilleur argument que l'on puisse invoquer est un argument politique. Ses études approfondies du Sahara prouvent assez que le trafic d'un chemin de fer ne saurait y être que médiocre.

[1] Commission supérieure du transsaharien, 18 août 1879. Communication à la première sous-commission : *Sahara et Soudan.*

[2] *Revue des Deux-Mondes,* 1er novembre 1890. Les Indes Noires.

[3] *Rapport sur ma mission au Sahara,* 93 — mars 1894.

« Avant de nous demander par où doit passer le transsaharien, dit M. Augustin Bernard, demandons-nous donc s'il doit passer quelque part[1]. » Et il n'aime point ce mot vide et sonore qui, après nous avoir depuis vingt ans détourné de notre véritable tâche, risque de nous en détourner encore.

Citons aussi M. Eug. Bonhoure : « Il ne faut point aller, comme c'est le penchant naturel du bon public français, d'un extrême à l'autre et après avoir considéré le Sahara comme un pays de mort en faire une façon de pays de Cocagne. Et surtout, il faut se rendre exactement compte des distances, des prix de transports, des quantités qu'il est possible de transporter et de la proportion des frais avec la valeur des marchandises[2]. »

A la suite de toutes ces opinions, nous pourrions encore ajouter, dans le même sens, celles du général Cosseron de Villenoisy, de M. Marcel Dubois, du comte Henri de Castries, de M. Lefébure, de M. C. Guy.....

Parmi les œuvres qui intéressent la métropole et ses colonies, de plus urgentes et d'une nécessité actuelle plus évidente réclament notre concours. Qu'il suffise de signaler la mise en défense de la Corse, de Rachgoun, de Bizerte, pour établir notre sécurité dans le bassin méditerranéen, la création

[1] *La Question du Transsaharien.*
[2] *Politique coloniale,* 16 février 1900.

des câbles télégraphiques qui enlèveront au monopole britannique nos relations avec nos possessions d'outre-mer, l'établissement de solides points d'appui pour notre flotte, l'achèvement rapide des voies ferrées de notre Ouest-Africain. En Algérie, continuons vers le Sahara nos trois lignes de pénétration; faisons des sahariens; que le chemin de fer desserve bientôt les oasis du groupe Touatien. Pour que les derniers résultats acquis par le passage de la grande mission saharienne ne soient point perdus et ne s'évanouissent point comme ces nuées qui rayent le ciel et qu'un souffle dissipe, organisons, ainsi que le demande M. Foureau, des caravanes qui, les unes descendant d'Algérie, les autres remontant du Soudan, se rencontreront en un point désigné du désert pour y échanger leurs marchandises; ce serait là un moyen simple, peu coûteux et immédiat d'entretenir des relations constantes à travers le Sahara. Quant au transsaharien, s'il doit se faire, il viendra à son heure. Vouloir aujourd'hui l'exécuter tout d'une pièce, serait se jeter dans une aventure inconnue. Il ne s'agit point ici de faire du désert de sable, que l'on nous a si généreusement octroyé, aussi peu de cas que nous fîmes jadis des quelques arpents de neige de l'Amérique du Nord. On l'a dit et répété, abusant d'une image qu'on trouvait heureuse sans doute, ce sable, le coq gaulois saura le gratter. Les explorations patientes et raisonnées des Flamand et

des Foureau pourront nous découvrir des richesses insoupçonnées. La tâche nous est tracée : « C'est la reconnaissance méthodique et immédiate, complète des ressources possibles de notre territoire d'influence... Ne soyons pas des imaginatifs, mais étudions et ne nous prononçons qu'en toute connaissance de cause[1]. »

Ce Sahara, que nous ignorons encore pour une si grande partie, peut nous réserver d'heureuses surprises. Là, comme partout, l'avenir est à la science : c'est elle qui nous donnera la clef de l'énigme. Guidé par sa lumière, l'homme est en droit d'espérer que ses efforts se couronneront de succès. Mais sans doute n'est-ce qu'un rêve? Le sphinx couché en travers de l'Afrique a-t-il des secrets à nous livrer et nous sera-t-il jamais donné de voir se réaliser sur le Sahara, colonie française, la parole du prophète :

« *Lætabitur deserta et invia et exaltabitur solitudo et florebit quasi lilium*[2]. »

[1] G.-B.-M. Flamand, *Conférence faite, le 14 mai 1900, à la Réunion des Etudes algériennes.*

[2] Isaïe, chap. 30, v. 5.

BIBLIOGRAPHIE

I. — Essai d'une bibliographie du Transsaharien.

Aymé (Victor). — L'Afrique française et le Transsaharien. — Paris, 1891.

Avril (baron d'). — Pénétration du Sahara. — *Revue française de l'étranger et des colonies*, t. XII, 1890.

Bédier. — Pétition en faveur de la politique que nous devons suivre en Afrique, de la construction immédiate du Transsaharien et de certaines lois indispensables de colonisation. — Paris, 1879.

— Le Sahara-Niger ou Transsaharien. Conférence faite à Paris devant le comité de l'Afrique du nord. — Paris. 1888.

— Notre empire africain et le transafricain. Causes ou raisons qui doivent faire préférer le tracé de l'Oued Ghir à tout autre pour la partie transsaharienne de ce chemin de fer. — Paris, 1890.

Béringer (E.). — La mission française chargée de l'étude du chemin de fer à travers le Sahara. Lettres inédites. — Mulhouse, 1881.

Bernard (Aug.). — La question du Transsaharien. Communication faite au congrès de géographie d'Alger. — Alger, 1899.

Bernard (F.). — Quatre mois dans le Sahara. Journal d'un voyage chez les Touareg suivi d'un aperçu de la deuxième mission Flatters. — Paris, 1881.

— Journal de route de la deuxième mission Flatters. Historique et rapport rédigés au service central des affaires indigènes (avec cartes). — Alger, 1882.

— Le chemin de fer transsaharien. — *Revue du cercle militaire*, janvier 1900.

Bernardini. — Le chemin de fer transsaharien de M. Duponchel. — *Bulletin de la Société normande de géographie,* 1880.

Berthoud.— Question du Transsaharien. Le Tademaït et le Tahohaït. — *Bulletin de la Société de géographie d'Alger,* 1880.

Bizemont (vicomte). — La France en Afrique. Algérie et Tunisie. Sénégal et dépendances. Gabon et Congo. — Extrait du *Correspondant,* 1883.

Blerzy (H.). — Les chemins de fer transsahariens. — *Revue des Deux-Mondes,* 1er mai 1879.

Bonnard (P.). — La lutte pour le grand central africain. Le Transafricain. Bou-Grara-Loango. — Paris, 1900.

Bonnefon. — Le Transsaharien par la main-d'œuvre militaire. — Paris, 1900.

Bourde (Paul). Le chemin de fer transsaharien. — *Revue des deux-Mondes,* 1er février 1881.

Bouniceau (Prosper). — De Paris au Cap ou le chemin de fer transsaharien, 1880.

Bouty. — Etat de la question des chemins de fer transsahariens. — *Bulletin de la Société de géographie et d'archéologie d'Oran,* 1881.

— Nouvelle démonstration de la possibilité du chemin de fer transsaharien. — *Bulletin de la Société de géographie et d'archéologie d'Oran,* 1884.

— Documents concernant le projet de chemin de fer transsaharien. — *Bulletin de la Société de géographie et d'archéologie d'Oran,* 1887.

— Observations sommaires sur le tracé du chemin de fer transsaharien. — *Bulletin de la Société de géographie et d'archéologie d'Oran,* 1890.

— Encore la question du transsaharien. Quelques mots en réponse à la brochure de M. Fock. — *Bulletin de la Société de géographie et d'archéologie d'Oran,* 1891.

— Note sur les divers tracés du chemin de fer transsaharien en étude en Algérie, 1899.

Bonnet (docteur). — Les Qçours du sud-ouest oranais. Complication marocaine ou tripolitaine au sujet du Transsaha-

rien. — *Association française pour l'avancement des sciences de Paris*, 1889.

Bonvin. — Le Transsaharien. — Alger, 1890.

Bordier. — Le tracé central du chemin de fer transsaharien. — *Bulletin de la Société des Sciences physiques, naturelles et climatologiques d'Alger*, 1880.

Brière (A.). — Lettres sur le Transsaharien. — Paris, 1882.

Broussais (Emile). — De Paris au Soudan. Marseille, Alger, Transsaharien. — Alger, 1891.

— Conférence sur la pénétration saharienne par les voies ferrées et les lignes télégraphiques. — Alger, 1900.

Brosselard. — Voyage de la mission Flatters au pays des Touareg Azdjer. — Paris, 1883.

— Les deux missions Flatters au pays des Touareg Azdjer et Hoggar. — Paris 1880.

Bunge (F.). — De Paris à Tombouctou en huit jours par un chemin de fer équatorial français. — Paris, 1896.

Choisy (A.). — Le Sahara. Souvenirs d'une mission à E. Goléa. — 1881.

— Chemin de fer transsaharien. Documents relatifs à la mission dirigée au sud de l'Algérie. — Ministère des Travaux publics. Imprimerie Nationale, 1890.

Colonieu (général). — Le tracé général du chemin de fer transsaharien. — Langres, 1880.

Commission supérieure pour l'étude des questions relatives à la mise en communication par voie ferrée de l'Algérie et du Sénégal avec le Soudan. Procès-verbaux autographiés des séances, 1879-1880.

Congrès national des Sociétés françaises de géographie. Compte rendu des travaux. XXe Session. — Alger, 1899.

Cosseron de Villenoisy. — Lettre au Comité de l'Afrique française. — *Bulletin*, août 1899.

Cust. — The railway over the Sahara from Algeria to the Senegal and the destruction of colonel Flatters. Londres, 1884.

Delaire. — Les chemins de fer du Soudan à travers le Sahara. — 1877.

Deporter (le commandant V.). — A propos du Transsaharien. Extrême sud de l'Algérie. — Alger, 1890.

— Sahara algérien. Caravanes et Transsaharien. — Alger, 1891.

Derrécagaix. — Exploration au Sahara. Les deux missions du colonel Flatters. — *Bulletin de la Société de géographie de Paris*, 1882.

Derrien, L. (Capitaine d'état-major). — Le chemin de fer transsaharien d'Oran au Touat. — Oran, 1879.

Dex Leo et **Dibos**. — Les aérostats et l'exploration du continent africain. — *Revue maritime et coloniale*, 1892.

Dex Leo. — Peut-on à l'heure actuelle tenter de traverser le Sahara en ballon? — *Revue scientifique*, 8 décembre 1900.

Duponchel (A.), ingénieur en chef des ponts et chaussées. — Projet de chemin de fer dans l'Afrique centrale. Exploration géographique et commerciale. — 1875.

— Chemin de fer de l'Afrique centrale. Variante du tracé par l'oued Lua. — Montpellier, 1875.

— Le chemin de fer de l'Afrique centrale et notice explicative jointe à la carte générale envoyée à l'Exposition internationale de géographie. — Montpellier, 1875.

— Le chemin de fer français dans l'Afrique centrale. — Paris, 1876.

— Le chemin de fer transsaharien. Jonction coloniale entre l'Algérie et le Soudan. — Paris, 1878.

— Commission supérieure du Transsaharien. Note sur l'organisation du service des études et la réglementation des chantiers de construction. — Montpellier, 1879.

— Lettre à M. le Président et à MM. les Membres de la Commission supérieure du Transsaharien. — Montpellier, 1880.

— Les oasis et la culture du dattier dans le Sahara. — *Revue des Deux-Mondes*, 15 mai 1881.

— L'Afrique centrale et le Transsaharien. — Extrait du *Bulletin de la Société languedocienne de Géographie*, Montpellier, 1888.

— Le Transsaharien. — Extrait du *Bulletin de la Société languedocienne de Géographie* — Montpellier, (s. d.).

— La colonisation africaine. — Extrait du *Bulletin de la Société languedocienne de Géographie.* — Montpellier, 1890.

— La colonisation africaine et les chemins de fer transsahariens. — *Revue scientifique*, 5 août 1899.

Duveyrier (H.). — La Mission Flatters. — *Moniteur universel*, 5 avril 1881.

Engel et **Béringer**. — La Mission française chargée de l'étude d'une voie ferrée à travers le Sahara. — *Revue d'Alsace*, 1881.

Estancelin. — Une première Tombouctou-Express. — *Figaro*, 19 août 1888.

Faidherbe. — Lettre au Président de la Société de géographie de Lille, 1887.

Fariau (F., capitaine). — Contribution à l'étude du Transsaharien. Itinéraire du Khanguet-el-Hadid au pays d'Adar. — *Bulletin de la Société de géographie d'Alger*, 1889.

Faucon (Narcisse). — La Ligne de Bou-Grara-Ghadamès. In: La Tunisie avant et depuis l'occupation française, t II, p. 190. — Paris, 1893.

Fitzjohn (S.-M.). — The sultan and central Africa. — *Asiatic qualerly review*, octobre 1909.

Flatters. — Chemin de fer transsaharien. Documents relatifs à la mission dirigée au sud de l'Algérie par le lieutenant-colonel Flatters. — Ministère des Travaux publics. Paris, 1884.

Fock (A). — Algérie, Sahara, Tchad. — Réponse à M. Camille Sabatier. — Paris, 1891.

— La conquête économique du Soudan central par le Transsaharien vers le Tchad. — Paris, 1892.

Freycinet. — Rapport au Président de la République. — *Journal officiel*, 12 juillet 1879.

Fourchaut (le colonel). — Nécessité de l'élément militaire pour l'établissement du Transsaharien. — *Bulletin de la Société de géographie d'Alger*, 1880.

Gazeau de Vautibault. — Le Transsaharien, 1879.

— Le Transsaharien et le Transcontinental africain.

Goguel. — Quelques notes sur le Transsaharien, 1881.

Goux (A.). — Le Transsaharien. — *Bulletin de la Société de l'Afrique centrale de Constantine*, 1894.

Gripois. — Sur la construction d'un chemin de fer transsaharien et sur les installations destinées à le protéger. — Paris, 1892.

Gros (J.). — Les voyages et les découvertes de Paul Soleillet dans le Sahara et le Soudan en vue d'un projet de chemin de fer transsaharien. — Paris, 1881.

Harold Tarry. — Le chemin de fer transsaharien (de l'Algérie au Soudan). — Paris, 1893.

Hennebert. — Le chemin de fer transsaharien. — *Correspondant*, 25 octobre 1889.

— De Paris à Tombouctou en huit jours. — *Revue des Inventions et Découvertes*, 1889.

Kramer (commandant). — Réfutation des objections faites au tracé du Transsaharien par l'ouest de l'Algérie. — Deuxième Congrès des Sociétés de géographie. — Montpellier, 1879.

— Du Transsaharien par la vallée de l'oued Messaoud. — Oran, 1879.

Lamairesse — La France en Afrique. — *Bulletin de la Société de géographie d'Alger*, 1880.

Lebourgeois (Stanislas). — Etude sur le Transsaharien. — Alger, 1899.

Lefébure (P.). — Le devoir présent de la France en Afrique et la question du transsaharien. — *Correspondant*, 25 juillet 1899.

Lenz (Oscar). — Die Transsaharien, chap. X, tome II (p. 352). In : Timbouctou. — Leipzig, 1884.

Leroy-Beaulieu (Paul). — L'unification de notre empire africain et la nécessité stratégique du Transsaharien. — *Economiste français* du 8 octobre 1898.

— La nécessité stratégique et la facilité d'exécution du Transsaharien. — *Economiste français* du 12 novembre 1898.

— Le tracé du Transsaharien. — *Economiste français* du 18 mars 1899.

— Le chemin de fer transsaharien. — *Revue des Deux-Mondes* 1er juillet 1899.

— Les guerres maritimes et coloniales et le chemin de fer transsaharien. — *Débats*, 20 février 1900.

Leroy-Beaulieu (Pierre). — L'organisation de notre empire africain. A propos de Fachoda. — *Economiste français*, novembre 1898.

— La France et le Sahara. — *Economiste français*, 13 janvier 1900.

— Les conditions de la mise en valeur de notre empire africain. — *Economiste français*, 1er janvier 1901.

Lheureux (P.). — De Paris à Tombouctou. Trajet direct en 91 heures. Histoire fantaisiste et géographique d'une ligne de chemin de fer à travers le désert, 1879.

Mac Carthy (O.). — Le Transsaharien. — *Bulletin de la Société de géographie d'Alger*, 1880.

Maistre (J.). — Chemin de fer transsaharien. Note pour la Société des agriculteurs de France. — Paris, 1879.

Mauger et **Forisset**. — Notes sur un projet de chemin de fer transsaharien. — Paris, 1890.

Marbeau (Edouard). — Pénétration du Soudan, à propos de la lettre du général Faidherbe. Le Transsaharien. — *Revue française de l'étranger et des Colonies*, 1887, t. VII.

Marsy (de). — Le chemin de fer de l'Algérie au Soudan. — *Bulletin de la Société géographique d'Anvers*, 1879.

Masse (Dr Ch.-J.). — A propos du railway transsaharien; réflexions et observations hygiéniques et médicales. — Paris, 1881.

Mizzi. — La ferrovia transsaharica ed il mare interno africo. — Malte, 1880.

Paoladini (Léon). — Le chemin de fer de Biskra à Kachena (Soudan) à travers le grand désert. — Paris, 1867.

Parieu (J. de). — Le chemin de fer transsaharien. — Paris, 1879.

Parisot. — Le chemin de fer transsaharien. — *Bulletin de la Société de géographie de Paris*, 1879.

Pelletreau. — Le chemin de fer transsaharien. Etudes des divers tracés proposés. — Constantine, 1879.

Philebert (général) et **Rolland** (Georges). — La France en Afrique et le Transsaharien. — Paris, 1890.

Philebert (général). — Le Transsaharien. — *Bulletin du Comité de l'Afrique française*, octobre 1899.

Pifre (A.). — Mémoires sur les appareils solaires et les services qu'ils pourront rendre dans l'exploitation du chemin de fer du transsaharien. — 2e Congrès des Sociétés de géographie de Montpellier, 1879.

Platon, Aristote. — Le cœur l'a tiré de la raison. Pétition en faveur de la politique que nous devons suivre en Afrique, de la construction immédiate du transsaharien et de certaines lois indispensables de colonisation adressée à MM. les députés, sénateurs, ministres et Président de la République et dédiée à M. le Président de la République des Etats-Unis, à MM. les ministres, sénateurs et représentants de la glorieuse union et aussi à tous les Français de France, de l'Algérie, du Canada et de la terre entière. — Paris, 1879.

Pozzy. — Le Chemin de fer transsaharien. Rapport adopté par la Chambre de commerce de Paris le 11 mars 1899. — *Economiste français*, mars 1899.

Pouyanne. — Note sur l'établissement de la carte au $\frac{1}{2.000.000}$ de la région comprise entre le Touat et Timbouktou. — Alger, 1883.

— Chemin de fer transsaharien. Documents relatifs à la mission dirigée au sud de l'Algérie. — Ministère des travaux publics, 1886.

Prévost-Duclos. — Une aventure à Tombouctou. — Paris, 1883.

Rabourdin (Lucien). — Algérie et Sahara. — Paris, 1882.

Radiot (Paul). — Le Transsaharien transatlantique. — Paris, 1891.

Rohlfs (Gérard). — Eine Eisenbahn nach Central Africa. In Pettermann's Geographische Mittheilungen, 1877.

Rolland (Georges). — Mission de M. Choisy. Notes sur les éléments de trafic d'un chemin de fer entre Biskra et Ouargla, 1880.

— La Colonisation française au Sahara. L'oued Rir. Le chemin de fer de Biskra-Tougourt-Ouargla. — Paris, 1888.

— Le Transsaharien. Un an après. (Lettres et articles publiés par G. Rolland et A. Fock). — Paris, 1891.

— Chemin de fer de Biskra à Ouargla. Recueil de documents. — Paris, 1895.

Sabatier (Camille). — Touat, Sahara, Soudan, 1891.

Saint-Yves (G.). — Le transit entre l'Algérie et le Soudan et le projet du transsaharien. — *Revue de la Société géographique de Tours*, 1886.

Schirmer. — Les voies de pénétration au Soudan. — *Annales de géographie*, 1891.

— Le chemin de fer transsaharien. In : Le Sahara, p. 397.

— La pénétration commerciale au Soudan central. — *Revue des sciences pures et appliquées*, 15 décembre 1897.

Simian (J.). — Rapport adopté par la Chambre de commerce d'Alger le 14 décembre 1898. — *Economiste français*, 1899.

Soudrille. — Le Transsaharien et la pacification de l'Algérie et de nos possessions de l'Afrique occidentale. — Oran, 1890.

Tchihatchef (de). — Le Sahara. — *Revue des Deux-Mondes*, 1er janvier 1889.

Le Transsaharien au point de vue commercial. — *Bulletin de la Société géographique d'Oran*, 1879.

Le Transsaharien. Résumé topographique, scientifique et littéraire pour servir à l'étude des communications entre l'Algérie et le Sénégal. — Alger, 1889.

Tréfeu. — Le chemin de fer transsaharien. — *Revue française de l'étranger et des colonies*, 1890.

Trotabas. — Considérations maritimes sur le Transsaharien. — Oran, 1879.

Vivarez-Mario. — Le Soudan algérien, projet de voie ferrée trans-çaharienne *(sic)* Alger-Lac Tchad. — Paris, 1890.

— Vœu relatif au trans-çaharien. — Alger, 1890.

— Alger-Wargla-Lac Tchad. — Alger, 1891.

Vogüé (M. de). — Les Indes Noires. — *Revue des Deux-Mondes*, 1er novembre 1890.

II. — Ouvrages consultés

Augier de la Sausaye. — Mémoire sur la possibilité de mettre les établissements de la côte septentrionale d'Afrique en rapport avec ceux de la côte occidentale, en leur donnant pour point de raccord la ville de Tombouctou. — 1830.

Bargès (l'abbé). — Le Sahara et le Soudan. Traduit de l'arabe. 1853.

Barth (Henri). — Reisen und Entdeckungen in Nord und central Africa, 5 vol. — Gotha, 1857-58.

— Traduction résumée de l'allemand par P. Ithier. — Paris-Bruxelles, 1860.

Bernard (Aug.). — Revue bibliographique des travaux sur la géographie de l'Afrique septentrionale. — 1898-99-1900.

Bernard (Aug.) et **Lacroix.** — Historique de la pénétration saharienne. — Alger, 1900.

Bissuel (H.). — Les Touareg de l'Ouest. — Alger, 1888.

— — Le Sahara français. — Alger, 1891.

Caillié (René). — Journal d'un voyage à Tombouctou et à Jenné dans l'Afrique centrale et de Tombouctou au Maroc à travers le Sahara, 3 vol. — Paris, 1830.

Carette (E.). — Recherches sur la géographie et le commerce de l'Algérie méridionale. — In : Exploration scientifique de l'Algérie, t. II. — Paris, 1844.

Colomb (L. de). — Notice sur les oasis du Sahara et les routes qui y conduisent. — Paris, 1860.

Coureau. — Les chemins de fer de l'Algérie-Tunisie. — Paris, 1891.

Coppolani (X.). — Rapport d'ensemble sur ma mission au Soudan français. 1re partie : Chez les Maures. — Paris, 1899.

Crozals (J. de), Professeur d'Histoire à l'Université de Grenoble. — Le commerce du sel du Sahara au Soudan. — Grenoble, 1896.

Daumas. — Le Sahara algérien — Paris, 1845.

Daumas et Chancel. — Le Grand Désert ou itinéraire d'une caravane du Sahara au pays des nègres. — Paris, 1848.

Denham, Clapperton et **Oudney.** — Voyages et découvertes dans le nord et dans les parties centrales de l'Afrique, au travers du grand désert (traduit de l'anglais). — Paris, 1886.

Depont et **Coppolani.** — Les confréries religieuses musulmanes. — Alger, 1897.

Documents diplomatiques. — Arrangements, actes et conventions concernant le Nord, l'Est, l'Ouest et le Centre de l'Afrique. — 1881-1899.

Dubois (Félix). — Tombouctou la mystérieuse. — Paris.

Duveyrier (H.). — Les Touareg du Nord. — Paris, 1864.

Erwin de Bary. — Le dernier rapport d'un Européen sur Ghât et les Touareg de l'Aïr (traduit par Schirmer, 1898).

Faidherbe. — L'avenir du Sahara et du Soudan. — *Revue maritime et coloniale,* 1863, t. VIII, p. 221.

Flamand (G.-B.-M.). — Aperçu général sur la géologie et les productions minérales du bassin de l'oued Saoura et des régions limitrophes. — Alger, 1897.

— De l'Oranie au Gourara. — Paris, 1898.

— La traversée de l'Erg occidental (tirage à part des *Annales de géographie*). — 1899.

Foureau (F.). — Mes missions dans le Sahara de 1876 à 1895. — 1897.

— Au Sahara. — Mes missions de 1892 à 1893. — 1897.

— Rapport sur ma mission au Sahara. — Chez les Touareg Adzjer. Octobre 1893; mars 1894. — Paris, 1894,

— Missions chez les Touareg. — Mes deux itinéraires sahariens d'octobre 1894 à mai 1895. — Paris, 1895.

— Dans le Grand Erg. — Mes itinéraires sahariens de décembre 1895 à mars 1896. — Paris, 1896.

— Mon neuvième voyage au Sahara et au pays Touareg. — Paris, 1898.

Foville (Alfred de). — La transformation des moyens de transports et ses conséquences économiques et sociales. — Paris, 1880.

Guy (C.). — Les résultats géographiques et économiques des explorations du Niger. — *Bulletin du Comité de l'Afrique française,* 1899.

Guy (C.). — La mise en valeur de notre domaine colonial.— Paris, 1900.

Lapparent (A.). — *Le Siècle du fer.* — Paris, 1890.

Le Chatelier (A.). — L'Islam dans l'Afrique occidentale. — Paris, 1899.

Lenz (Oscar). — Timbouctou, 2 vol. (traduit de l'allemand par Pierre Lehautcourt). — Paris, 1886.

Leroy-Beaulieu (Paul). — La colonisation chez les peuples modernes. — Paris, 1891.

— L'Algérie et la Tunisie. — Paris, 1898.

Leveillé. — Cours d'économie coloniale. — Etude de colonisation étrangère. — Les Etats-Unis, le Canada, la Russie, 1898-99.

Martinière (H.-M.-P. de la) et N. **Lacroix**. — Documents pour servir à l'étude du Nord-Ouest africain, réunis et rédigés par ordre de M. J. Cambon, gouverneur général de l'Algérie. — 4 vol. avec atlas, 1896.

Mircher (commandant), capitaine de Polignac, ingénieur Vatonne et docteur Hoffmann. — Mission de Ghadamès. — Rapports officiels et documents à l'appui. — Alger, 1863.

Monteil (P.-L.). — De Saint-Louis à Tripoli par le lac Tchad. — Paris, 1896.

Nachtigal. — Sahara und Soudan. — Leipzig, 1879.

Playfair (Sir R. Lambert). — *Bibliography of Algeria.* — *London*, 1898.

Polignac (capitaine de). — Résultats obtenus jusqu'à ce jour par les explorations entreprises sous les auspices du gouvernement de l'Algérie pour pénétrer dans le Soudan. — *Bulletin de la Société de géographie de Paris*, 1862.

Pomel (A.). — Le Sahara. — Alger, 1872.

Prax. — Commerce de l'Algérie avec la Mecque et le Soudan. — Paris, 1849.

Proudhon. — Des réformes à opérer dans l'exploitation des chemins de fer. — Paris, 1855.

Rébillet (commandant). — Les relations commerciales avec le Sahara et le Soudan. — Paris, 1896.

Rohlfs (Gérard). — Reise durch Marokko. — Uebersteigung der grossen Atlas. — Exploration der Oasen von Tafilet,

Tuat und Tidikelt und reise durch die grosse Wüste ueber Rhadames nach Tripoli. — Brême, 1882.

Rinn (Louis). — Marabhouts et Khouan. — Paris, 1884.

— Nos frontières sahariennes, 1886.

Roudaire. — Rapport à M. le Ministre de l'Instruction publique sur la Mission des Chotts. — Etude relative au projet de mer intérieure, 1877.

Schirmer (H.). — Le Sahara. - Paris, 1893.

Van Ortroy (Capitaine comt). — Conventions internationales définissant les limites actuelles des possessions, protectorats et sphères d'influence en Afrique. — Bruxelles, 1898.

Vincent. — Voyage dans l'Adrar. — *Revue algérienne et coloniale*, 1860.

Vivien de Saint-Martin. — Le Nord de l'Afrique dans l'antiquité grecque et romaine, 1863.

Vuillot (P.). — Les explorations du Sahara. — Paris, 1895.

Walckenaer. — Recherches sur l'intérieur de l'Afrique septentrionale comprenant l'histoire des voyages entrepris jusqu'à ce jour pour pénétrer dans l'intérieur du Soudan. — Paris, 1821.

Périodiques.

Revue des Deux-Mondes.

Economiste français.

Bulletin du Comité de l'Afrique française.

Revue des questions diplomatiques et coloniales.

Bulletin de la Société de géographie de Paris.

Revue dè géographie.

Annales de géographie.

Bulletin de la Société de géographie commerciale de Paris.

Revue coloniale.

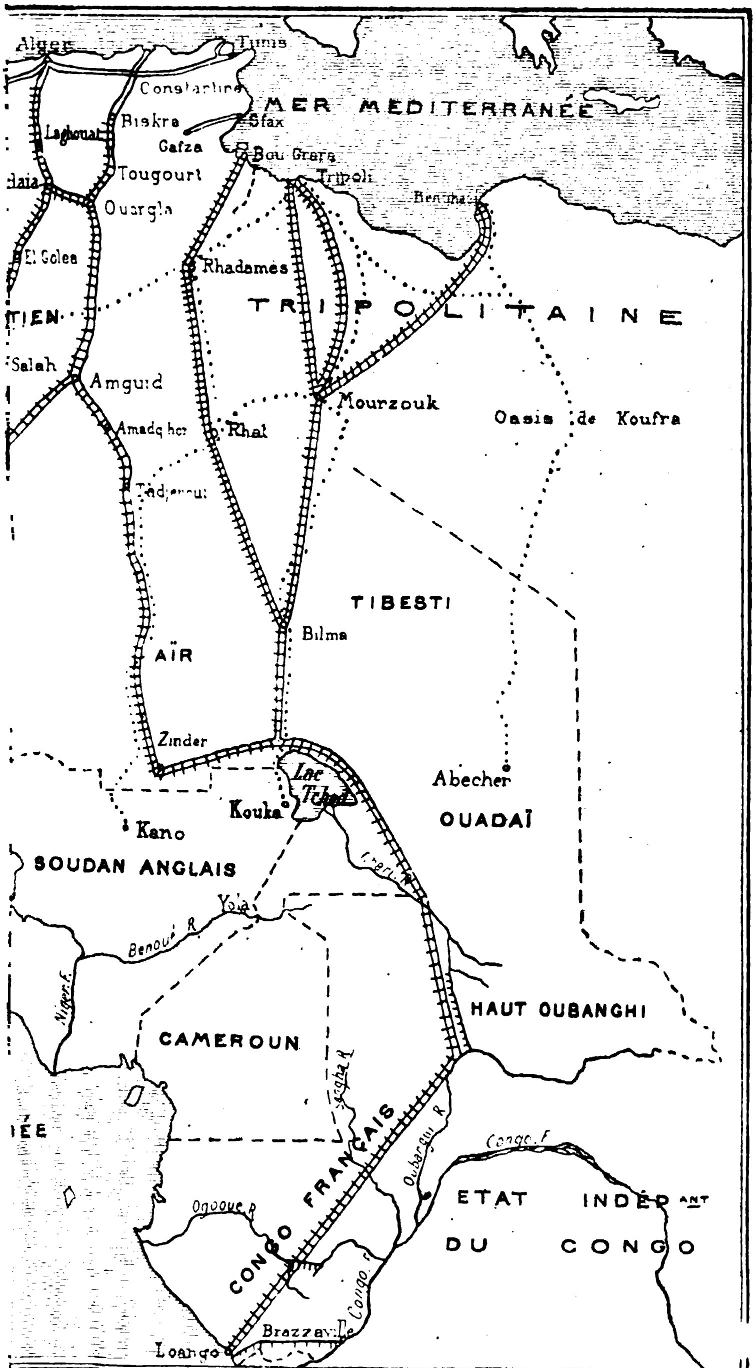
Bulletin de la Société de géographie d'Alger.

Bulletin trimestriel de géographie et d'archéologie de la province d'Oran.

Bulletin de la Réunion des Études algériennes.

TABLE DES MATIÈRES

A. PEDONE, Imprimeur-Éditeur, Paris.



Alger
Tunis
Constantine
MER MEDITERRANÉE
Biskra
Sfax
Laghouat
Gafza
Bou Grara
Tougourt
Tripoli
Ouargla
El Golea
Rhadamès
TRIPOLITAINE
Salah
Amguid
Mourzouk
Oasis de Koufra
Rhat
TIBESTI
Bilma
AÏR
Zinder
Lac Tchad
Abecher
Kouka
OUADAÏ
Kano
SOUDAN ANGLAIS
Yola
Benoue R.
HAUT OUBANGHI
CAMEROUN
CONGO FRANÇAIS
Ogooue R.
ETAT INDÉPANT
DU CONGO
Brazzaville
Loango